This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

SLaw 3640.1

Harvard College Library

FROM THE

J. HUNTINGTON WOLCOTT FUND

Established by ROGER WOLCOTT (H. U. 1870), in memory of his father, for "the purchase of books of permanent value, the preference to be given to works of History, Political Economy, and Sociology." (Letter of Roger Wolcott, June 1, 1891.)

Received 30 August, 1904.

Auswanderer bei der unentgeltlich gelieferten Mahlzeit auf dem Bahnhof Kurgan.

Auf der sibirischen Bahn nach China.

Von

Eugen Zabel.

Mit 36 Illustrationen und einer Karte.

Dritte Auflage.

Berlin
Allgemeiner Verein für Deutsche Litteratur
1904.

HARVARD COLLEGE
AUG 30 1911
LIBRARY.
Walcott Fund.

Alle Rechte vorbehalten.

Inhalt.

	Seite
Nach Petersburg	1
Geschichte der sibirischen Bahn	18
Im sibirischen Luxuszuge	29
Von Moskau nach Tscheljabinsk	43
Von Tscheljabinsk nach Irkutsk	58
Auf dem Baikalsee	76
Durch die Mandschurei	90
Am Endpunkt der sibirischen Eisenbahn:	
I. Dalny	103
II. Port Arthur	116
Tschifu	131
Auf dem Stillen Ozean	145
Schanghai	160
Sikawei	187
Von chinesischer Schauspielkunst und Literatur	201
Von Asien nach Europa: Aus meinem Reisetagebuch	222
Land- und Wasserwege nach dem fernen Osten	247
Die sibirische Eisenbahn im Frieden	264
Die sibirische Eisenbahn im Kriege	279

Nach Petersburg.

An einem schwülen Juliabend dieses Jahres brachte in Berlin der Verein russischer Studenten in den Hohenzollernsälen, die man in einer der entlegenen Straßen von Moabit suchen muß, Gorkis „Nachtasyl" in der Ursprache zur Aufführung. Die jungen Leute feierten eine Art Heimatfest und führten den Ertrag der Vorstellung wohltätigen Zwecken zu. In dem Vorraum zu den prächtig eingerichteten Sälen war alles so charakteristisch umgestaltet, daß man glauben konnte, nach einer größeren Stadt im Innern des Zarenreiches versetzt zu sein.

Schüler der Berliner Universität und des Polytechnikums in Charlottenburg gingen mit dem Ausdruck der geistigen Spannung und Erregung, die ihren Gesichtern bei solcher Gelegenheit eigentümlich ist, und dem behaglichen Gefühl, unter Landsleuten zu sein, lebhaft plaudernd auf und ab. Auf einem langen Tisch, der mit Erfrischungen bedeckt war, brodelte das Wasser in einem riesigen Samowar und aus Hunderten von Zigaretten wirbelte aromatischer Rauch auf. An der Kasse saßen junge Damen im Nationalkostüm und verkauften die Billets und Theaterzettel, während im Publikum Einladungen zur Teilnahme an Unterstützungszwecken verteilt wurden. Durch die geöffneten Türen und Fenster klangen die lustigen Weisen

einer Hochzeitsmusik vom ersten Stockwerk herab, während der Vorhang auf der Bühne sich leise hin- und herbewegte und das Zeichen zum Beginn der Aufführung gegeben wurde.

Man weiß, mit welcher furchtbaren Wahrheit in dem Gorkischen Drama das Leben in einem Moskauer Nachtasyl veranschaulicht wird, in einer jener Spelunken, die noch weit armseliger und jammervoller als ähnliche Löcher in den Millionenstädten Westeuropas eingerichtet sind. Es handelt sich um eine Vereinigung von Menschen, die alle einmal bessere Tage gesehen haben und nun auf der untersten Sprosse der menschlichen Existenz angelangt sind. Diebe, Falschspieler, Trunkenbolde, Dirnen, Elende und Kranke aller Art hausen unter der Erde fast wie Tiere und wissen nichts mehr von Leben und Licht, von Sonne und Freiheit. Da kommt ein sogenannter „Pilger" zu ihnen, ein „Strannik", der in bald drolliger, bald rührender Weise allen Trost zuspricht und sie zu bessern versucht, indem er sie mit einem Hauch von Mitleid und Menschenliebe berührt. Was wir vor uns sehen, bleibt auch zum Schluß ein übel duftender Sumpf, aber ein solcher, über den einige Sonnenstrahlen glitzernd hinweggehuscht sind. Wir sagen still und erschüttert zum Schluß zu uns: Auch das sind unsere Brüder!

Es war erstaunlich, wie die russischen Studenten sich in diese Figuren aus den „Tiefen des Lebens" mit Leib und Seele hineinzuversetzen wußten. Sie blieben künstlerisch hinter den Berufsschauspielern des „Kleinen Theaters" nicht wesentlich zurück und übertrafen sie sogar durch die Echtheit im Spiel und in der Charakteristik. Sie schienen es gar nicht zu wissen, wie sehr sie mit ihrer natürlichen Veranlagung ins Schwarze getroffen

hatten. Es war schaudervoll und rührend zugleich, wie diese Menschen in ihren Lumpen die Treppe herunterpolterten und einander mit heiseren Stimmen anschrien, wie sie sich auf den Bänken und Tischen räkelten und kratzten, verspotteten und beschimpften und sich gewissermaßen in ihrem Elend selbstgefällig bespiegelten.

Unter den Zuschauern befanden sich auch mehrere namhafte Persönlichkeiten aus dem „fernen Osten" Rußlands, die ihre Ferien zu einer Reise nach Deutschland benutzt hatten. Die erste Bekanntschaft, die ich unter ihnen machte, war ein Professor aus Tomsk, ein namhafter Gelehrter auf sozialpolitischem Gebiete, dem bei der jetzigen Strömung der Boden unter den Füßen zu heiß geworden war und der sich bei uns einen neuen Wirkungskreis suchte. Ein anderer war Lehrer am orientalischen Seminar in Wladiwostok und ein gründlicher Kenner deutschen Wesens.

Beide hatten die Reise nach Deutschland mit der sibirischen Bahn gemacht und erzählten nur Gutes von der Schnelligkeit, mit der sie die weite Strecke durcheilt hatten, und von der vorzüglichen Einrichtung der Züge. Aber beide irrten sich in bezug auf die Zeit, die man von Mitteleuropa bis zum Stillen Ozean braucht, oder, richtiger gesagt, die Angaben, die sie machten, stimmten nicht mehr mit dem Fahrplan, wie er mittlerweile tatsächlich eingeführt war.

Um so zuverlässiger erwies sich unser Reichs-Kursbuch, das bei den Angaben für die russischen Bahnen in seiner Frühjahrsausgabe eine neue Rubrik eingeführt hatte. „Mandschuria-Dalny" lautete verheißungsvoll die Überschrift, die auch noch die Namen Wladiwostok und Port Arthur enthielt und unter der in Klammern der Vorsicht

halber zu lesen war: „Vom Tage der Betriebseröffnung an, voraussichtlich am 14. Juni 1903.“ Die Wirkung dieser Zeilen glich einer scharfen Beleuchtung, in welcher die gesamte Strecke der sibirischen Bahn bis zum Stillen Ozean plötzlich vor mir erschien. Der regelmäßige Verkehr stand also auf einem Gebiet fest, auf dem noch vor kurzem die Kriegsfurie getobt hatte und die Völker in wilder Leidenschaft aufeinander geprallt waren. Bis auf Stunde und Minute war der Fahrplan für Stationen angegeben, die bisher entweder gar keine oder eine phantastisch verschwommene Vorstellung ergaben.

Das alte Reisefieber, das sich immer einzustellen pflegt, wenn es draußen grünt und sprießt, machte sich heftiger als jemals bei mir bemerkbar. Schon sah ich im Geist die lange Schlange der eisernen Waggons, wie sie, von der qualmenden Lokomotive gezogen, an den Hütten der Russen, Tungusen, Burjäten und Chinesen über reißende Ströme und einsame Steppen hinwegrollten. Schon glaubte ich die wackelnden Zöpfe der chinesischen Kulis zu erblicken, die das Wunder des elektrisch beleuchteten Eisenbahnzuges anstarrten, wenn er bei Nacht und Nebel auf wenige Minuten bei ihnen anhält, um dann mit den Passagieren, die neugierig auf die armseligen Lappen und bloßen Füße der gelben Burschen herabblicken, weiter und immer weiter zu rollen. Etwas, das so lange unfaßbar war, schien damit in greifbare Nähe gerückt zu sein, und die Versuchung, in die plötzlich geschaffene Situation hineinzuspringen, ließ sich nicht länger zurückweisen.

Einen Sommerurlaub von zwei Monaten zu einer Reise an den Stillen Ozean zu benutzen, war allerdings ein Unternehmen, über das sich reden ließ. Ich hütete

mich zunächst, mit der Sprache herauszurücken, weil ich an die glatte Ausführung der Idee zunächst selbst nicht glaubte. Offiziell wurde Irkutsk, höchstens der Baikalsee, als Ziel der Fahrt angegeben, und der übrige, natürlich noch interessantere Teil des Programms vorläufig in der Tiefe des Busens vergraben. Dreiunddreißig Tage auf der Eisenbahn und, wenn ich bis Tschifu und Schanghai wollte, noch fünf Tage auf dem Dampfschiff konnte man leichter zu erleben versprechen, als wirklich erleben, denn es stand fest, daß auch die Rückreise auf der sibirischen Bahn ausgeführt werden sollte.

Aber das Thema, in wenigen Wochen durch zwei Drittel Europas sowie ganz Asien zu rollen und die riesige Verkehrseinrichtung gerade in dem Augenblick zu studieren, in dem sie bis zum vollen Betrieb fertiggestellt war, hatte auch für andere, wie ich mich überzeugen konnte, etwas Hypnotisierendes und phantastisch Aufregendes. Jeder mußte sich sagen, daß für den Weltverkehr nunmehr eine neue Stunde geschlagen habe.

In meiner Vaterstadt Königsberg i. Pr. verlebte ich nach der Abfahrt von der Station Zoologischer Garten in Berlin zunächst einen Sonntag im Kreise meiner Geschwister und lieben Verwandten. Alles, was Rußland und die Entwicklung des Zarenreichs betrifft, findet in der alten ostpreußischen Krönungsstadt naturgemäß ein lebhaftes Echo, denn dort ist ein starkes Bollwerk des Deutschtums gegen den Osten, eine feste Burg vaterländischer Gesinnung und Kultur geschaffen. Gerade die Nähe der russischen Grenze bewirkt es, daß im Schatten des ehrwürdigen Schlosses das Nationalitätsgefühl lebhaft pulsiert und eifrig bedacht ist, das von den Vätern Ererbte rein zu erhalten. Damit hängt es aber auch zu-

sammen, daß man in Königsberg bemüht ist, das östliche Nachbarreich nicht, wie es wohl sonst geschieht, mit billigen Redensarten abzuurteilen, sondern es aus der Eigenart des Landes und seiner Bevölkerung, seiner Geschichte und Charakteranlage wirklich zu verstehen. In dem schönen Tiergarten auf den Hufen, dieser wahrhaft großstädtischen Anlage, deren Einrichtungen als musterhaft bezeichnet werden müssen, verlebte ich eine Reihe glücklicher Stunden und wurde von allen Seiten beglückwünscht zu der großen Reise, die ich vorhatte. Auf der Schule hatte uns einmal unser Direktor, der ausgezeichnete Shakespeareforscher Alexander Schmidt, das Thema aufgegeben, ob überhaupt und wieweit die Begründung eines zoologischen Gartens in Königsberg möglich sei. Wir vereinigten uns damals in der Meinung, daß die Sache ungemein schwierig sei und daß wir uns in jedem Fall nur auf wenige Tierarten beschränken müßten, die es in dem nordischen Klima aushalten können.

Und nun ging ich in den prächtigen Anlagen des Parks auf den Hufen, wo ich so oft als Kind in der von wildem Gestrüpp durchwachsenen Schlucht gespielt hatte, wie in einem Wunderreich spazieren. Die Löwen schüttelten brüllend ihre Mähnen, und die Elefanten streckten neugierig ihre langen Rüssel aus, während sich der Reichtum an Tieren aus allen Zonen jedes Jahr vermehrt hatte. Was man in der Jugend wünscht, hat man im Alter die Fülle, dies Wort unseres Altmeisters Goethe fiel mir dabei immer wieder ein. Menschliche Intelligenz ist unabhängig von den Gefahren des Klimas und den Schrecknissen der Natur. Ihr Wirkungskreis ist unbegrenzt und zaubert frisches Leben auch aus anscheinend totem Boden. Das sollte ich vor allem in Sibirien erfahren, und der Anblick

oſtpreußiſcher Tüchtigkeit bildete dafür eine gute Vorbereitung.

Das größte Intereſſe für die Ausführung meines Reiſeplanes zeigten natürlich die Königsberger Offiziere, die über die ſibiriſche Bahn viel gehört und geleſen hatten, ohne mit dem Rieſenunternehmen im einzelnen eine beſtimmte Vorſtellung zu verbinden. Hierzu kam, daß die Einrichtungen auf dem Schienenwege durch Aſien ſich beſtändig veränderten. In Deutſchland würden ſich zunächſt Parlament und Preſſe lange und geräuſchvoll mit der Ausführung einer Idee von dieſer Tragweite beſchäftigt haben. Alle Welt ſieht die Dinge bei uns zunächſt auf dem Papier, bevor ſie in Wirklichkeit daſtehen. In Rußland werden dergleichen Vorbereitungen ebenſo eifrig, aber ganz im ſtillen getroffen. Außer den Perſönlichkeiten, die dazu berufen werden, hat niemand in der Öffentlichkeit dabei mitzureden und daran eine freie Kritik zu üben. Plötzlich ſind die Dinge in Rußland vollendet, ohne daß man im Ausland vorderhand genau weiß, wie ſie in Wahrheit beſchaffen ſind. Es dauert immer noch eine Weile, bis ſich Stimmung und Urteil, oft mit ungerechter Voreingenommenheit, darüber verdichten und eine richtige Anſchauung davon geben, wie die Verhältniſſe in Wahrheit liegen.

Man empfand allgemein den Reiz, den es für mich haben mußte, als einer der erſten die ganze Strecke durchfahren zu dürfen. Innerhalb der letzten zwanzig Jahre hatte ich das europäiſche Rußland von Petersburg und Finnland bis zur Krim und zum Kaukaſus, von Polen bis an die Ufer der Wolga durchſtreift, die beiden letzten Kaiſerkrönungen in den Jahren 1883 und 1896 in Moskau mitgemacht, überall ſtarke Anregungen und Eindrücke

empfangen und im Kreise der russischen Staatsmänner, Schriftsteller und Künstler viele wertvolle persönliche Beziehungen anknüpfen dürfen. Nun lockte das asiatische Rußland mit unwiderstehlicher Gewalt zu einer neuen Studienreise nach dem fernen Osten am Ufer des Stillen Ozeans. Mein Einführungsbrief von der russischen Botschaft in Berlin sorgte dafür, daß ich an der Grenze in Wirballen nicht als letzter, wie es nach der alphabetischen Reihe der Namen sonst geschehen wäre, sondern als Erster abgefertigt wurde und im Wartesaal mich ruhig an dem dampfenden, trefflich zubereiteten Tee, an einer Kohlsuppe und einem Haselhuhn zur Weiterreise stärken konnte.

In dem Coupé der internationalen Schlafwagengesellschaft schlief ich wie ein Heiliger, und am nächsten Morgen erfuhr ich zum ersten Male von der Existenz eines Speisewagens auf dieser Strecke. Das Hinauslaufen auf die Stationen und das bunte Leben in den Wartesälen haben auch im europäischen Rußland viel Unterhaltendes. Aber es ist doch gemütlicher, im Gefühl der angenehmen Sättigung auf und ab zu spazieren, als im Gewühl der Passagiere und Kellner ein Kotelett mit Gemüse schnell hinunterwürgen zu müssen oder sich an dem kochenden Tee die Zunge zu verbrühen.

In Petersburg suchte ich nach alter Gewohnheit das Hotel de France in der großen Morskaja auf. Es ist keins von den modern ausgestatteten Häusern, auf die man in großen Städten besonderen Wert legt. Die Einrichtung des Lift, der das Treppensteigen erspart, ist dort unbekannt. Ebenso gibt es in den Zimmern keine elektrische Beleuchtung, sondern nur Stearinkerzen und Lampen. In all diesen Dingen steht das Hotel de l'Europe an der Ecke des Newski Prospekt und der Michailowskaja ent-

schieden höher. Aber die Lage des Hotel de France ist für den Fremden überaus bequem, die Preise für Zimmer und Mahlzeiten sind nicht übertrieben, und die Bedienung zeichnet sich durch Aufmerksamkeit und Höflichkeit aus.

Man macht, wenn man sich der Straße zuwendet, nur wenige Schritte nach links und befindet sich an einer der interessantesten Ecken des Newski Prospekts. Dann wieder eine kurze Strecke auf der Prachtstraße der Petersburger in der Richtung zur Polizeibrücke, und man kommt zu dem gemütlichen Restaurant von Leinner, wo die Deutschen sich mit Vorliebe ihr Stelldichein geben, und wo man immer sicher ist, etwas Interessantes zu beobachten und zu hören. Dort traf ich auch unsern deutschen Generalkonsul Maron, der die Entwicklung der Dinge an der ostasiatischen Küste mit Aufmerksamkeit und Verständnis verfolgt. Für Petersburg blieben mir drei Tage übrig, die mit Besorgungen und Besuchen aller Art reichlich ausgefüllt waren.

Aber war es denn wirklich möglich, vierzehn Tage ohne Unterbrechung in einem Eisenbahnzuge zuzubringen, ohne in allen Gliedern bis zur Unerträglichkeit zusammengerüttelt zu werden? Im westlichen Europa kann man Proben auf dieses Exempel überhaupt nicht machen. Was wollen die siebzehn Stunden, die man im Nordexpreß auf der Reise nach Paris zubringt, oder die einundzwanzig Stunden nach London, wobei man noch ein paar Stunden auf dem Kanal herumschwimmt, dagegen bedeuten! Nach Rom braucht man, wenn man den Südexpreßzug benutzt, zwar achtunddreißig Stunden. Aber das ist immer noch nichts gegen eine Situation, in welcher man zwei Wochen hindurch in Gegenden, die noch vor kurzem außerhalb jedes modernen, regelmäßigen Verkehrs lagen, darauf an-

gewiesen ist, im Coupé zu schlafen, ununterbrochen das Rattern der Wagen zu hören, mit fremden Menschen lange zusammenzuleben und jeden Augenblick einen fremden Eindruck in sich aufzunehmen.

Ein glücklicher Zufall führte mich in Petersburg in dem eleganten Restaurant von Cubat, das nicht weit von meinem Hotel in der großen Morskaja liegt, mit zwei russischen Kaufleuten zusammen. Sie waren soeben von Dalny, dem Endpunkt der sibirischen Bahn, nach Petersburg zurückgekehrt, nachdem sie vor anderthalb Monaten die Reise dorthin ebenfalls auf dem Schienenwege zurückgelegt hatten. Innerhalb zweier Monate hatten sie also vier Wochen im Eisenbahnzug zugebracht. Eine schreckliche Vorstellung, nicht wahr?

Aber die beiden Leute waren soeben aus Moskau eingetroffen und zeigten dabei nicht die geringste Spur von Ermüdung. Sie konnten sich außerdem in den Ausdrücken des Enthusiasmus über das, was sie erlebt hatten, gar nicht genug tun. Die Einrichtung der Luxuszüge? Sie läßt alles zurück, was man im westlichen Europa an Bequemlichkeit genießt. Die Überfahrt über den Baikalsee? Sie war herrlich und vom schönsten Wetter begünstigt. Aber wie war es mit den Zügen in der Mandschurei? Die sind noch besser als die andern, die nach Irkutsk laufen. Und wie war es mit der Sicherheit im Zuge während der Fahrt durch China? Man hört doch von räuberischen Überfällen durch Kulis, von Diebstählen und Einbrüchen im Zuge? Alles übertrieben und erfunden.

Wie sieht es endlich in Dalny und Port Arthur aus? Bei dieser Frage wurden meine Tischgenossen ganz besonders redselig und schilderten die Gegend in Farben, als ob es sich um ein wahres Märchenland handelte.

St. Petersburg. Winterpalais. Newaseite.

Endlich Schanghai, der Mittelpunkt des ganzen modernen chinesischen Lebens, wohin man mit den russischen Dampfern so bequem hinkommt — so etwas Entzückendes gibt es auf der Welt überhaupt nicht wieder.

Ich wußte aus langer Erfahrung, daß die Russen, wenn sie die Vorzüge ihrer Heimat preisen, sich in großen Worten gar nicht genug tun können, und zog von der Verklärung, in der sie auf der sibirischen Bahn alles erblickt hatten, einen gehörigen Prozentsatz ab. Immerhin blieb noch genug des Guten übrig, um mich wenigstens für den Augenblick in dem Vorhaben zu bestärken, die Strecke nach Dalny ebenfalls ohne Unterbrechung zu befahren.

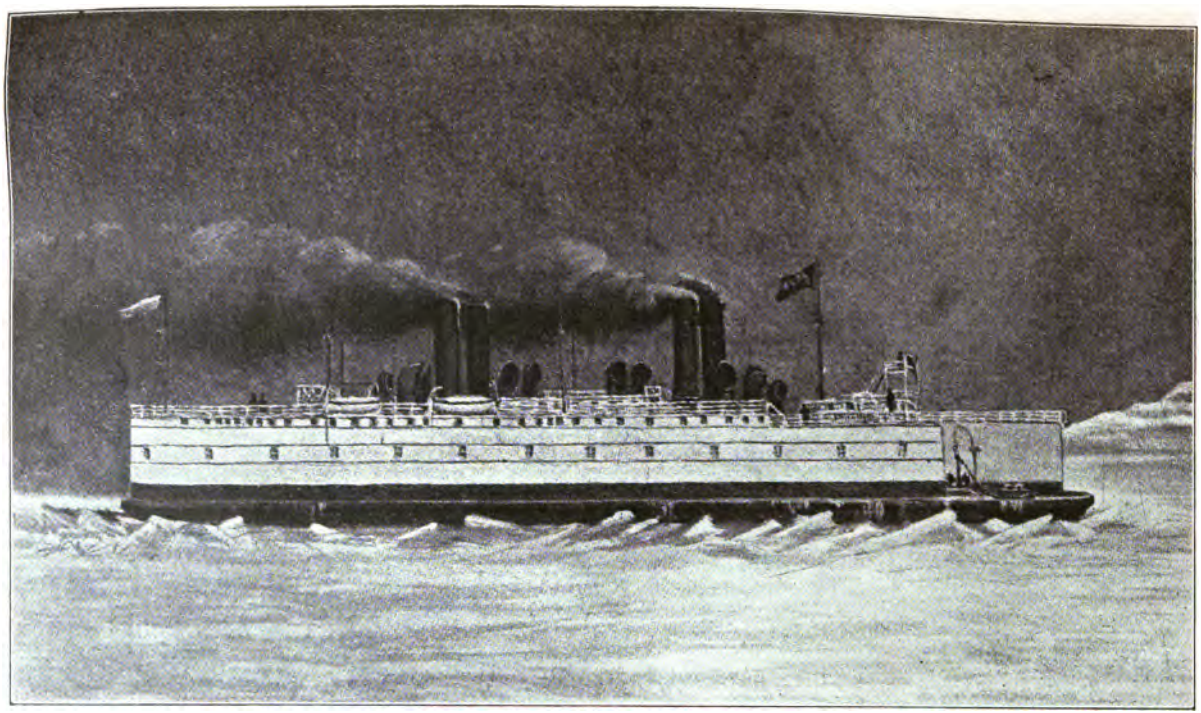
Mein letzter Besuch in Petersburg galt dem altbewährten Bankhaus von E. M. Meyer & Co. am Englischen Kai, wo mein Bruder sechsundzwanzig Jahre hindurch mit Arbeitsfreude und Erfolg tätig gewesen war, und wo mich der Chef des Hauses, Herr Schwartz, mit gewohnter Liebenswürdigkeit empfing. Trotz aller beruhigenden Versicherungen konnte ich immer nicht wissen, welche Verlegenheiten meiner unterwegs harrten. Ich sicherte mir daher für alle Fälle einen ausreichenden Kredit und vereinbarte eine telegraphische Chiffre für Geldsendungen nach dem „fernen Osten". Mir ist glücklicherweise auf dieser Reise niemals ein Gegenstand von Wert abhanden gekommen, und die Rubelscheine in meiner Reisetasche erwiesen sich gerade als ausreichend.

Zu meiner Stimmung, die aufs Weite und Unbekannte hinwies, paßten die von Dostojewski besungenen „weißen Nächte", die beim Antritt meiner Reise in Petersburg herrschten. Auf dem langgestreckten, breiten Newakai mit den Kaiserpaläsen lustwandelten die Leute um Mitternacht noch wie am hellen Tage und blickten auf das präch-

tige Schauspiel, das der gewaltige Fluß bot. Ein feiner, grauweißer Nebel war über den ganzen Wasserspiegel ausgebreitet, aus dem die Lichter der Dampfer bei ihrer Fahrt von oder nach den Inseln geheimnisvoll auftauchten, während die Umrisse der Gebäude auf Wassili Ostrow oder der Petersburger Seite nur eben zu erkennen waren. Die lange, eiserne Brücke, die zum zweihundertjährigen Jubiläum von Petersburg eingeweiht war, reckte sich mit ihren Bogen vom Ssuworowplatz, dort, wo der Feldherr in römischer Tracht dargestellt ist, über die breiteste Stelle der Newa. Ab und zu ertönte vom Wasser das grelle Signal einer Dampfpfeife oder auf der Straße das dumpfe Aufschlagen von flinken Rossen, die vor eine Troika gespannt waren.

Ich sehe, staune und träume, als ob ich unter Nachtwandlern einhergehe oder gar selbst einer sei. Erst spät finde ich den Weg zum Hotel und glaube schon das Rattern der Eisenbahnwagen, das mich vier Wochen begleiten wird, in den Gliedern zu spüren. In der Nacht sitzt eine schwarze Taube auf dem Fensterbrett vor dem Hotelzimmer und am nächsten Morgen ist sie wieder da und pickt an die Scheibe, als hätte sie Unheil zu prophezeien. Werde ich überhaupt wiederkehren? Ich schüttle den törichten Gedanken von mir ab, aber er drängt sich mir immer wieder auf. „Was hat der Junge auf der Galeere zu tun?" diese zum Sprichwort gewordene Phrase aus den „Fourberies de Scapin" Molières spukte mir beim Gedanken an Sibirien lange im Kopf herum, bis die müden Augen endlich zufielen.

Die beiden für Petersburg übrigbleibenden Tage sind mit notwendigen Besuchen reichlich ausgefüllt. Fürst Chilkow, der russische Verkehrsminister und die Seele



Eisbrecher „Baikal".

der sibirischen Bahn, ist gerade von seiner Dienstreise zurückgekehrt, und wer weiß, ob er am Abend die Hand nicht wieder am Coupégriff hat. Also schnell in die nächste Droschke zu seinem schönen Palais an der Fontanka und über den breit sich öffnenden Vorgarten zur Einfahrt, auf der man in einem großen Bogen zu dem Ministerium gelangt. Der Fürst ist sehr beschäftigt, aber er wird mich doch empfangen.

Nach zehn Minuten holt er mich selbst aus dem Saal, wo ein Dutzend Besucher leise flüsternd warten. Mit dem lebhaften Gesichtsausdruck, auf dem sich der kurze Knebelbart von dem glattrasierten Kinn charakteristisch abhebt, und der kleinen, beweglichen Figur entspricht er genau dem Bild, das man sich nach den vielen Porträts von ihm macht. Er gilt den Russen als der „Amerikaner", weil er jenseits des Weltmeeres die hohe Schule des Eisenbahnwesens nicht nur theoretisch, sondern praktisch, vom Dienst auf der Lokomotive an, durchgemacht hat. Er ist der Mann der sorgfältigen Überlegung, aber wenn er sich über eine Sache klar geworden ist, gibt es für ihn keine Schwierigkeiten mehr, und ein Hindernis, das unerwartet auftaucht, reizt ihn nur, seine glänzende Erfindungsgabe zu betätigen.

Unter dem Berg von Depeschen, die sich auf seinem Schreibtisch aufgetürmt hatten, befand sich eine, die ihn sichtlich aufregte. Soeben war der große Trajektdampfer und Eisbrecher, der einen ganzen Güterzug über den Baikalsee bringt, im Nebel aufgelaufen, und die stählernen Trossen waren nicht imstande, ihn wieder flott zu machen, sondern sämtlich wie Bindfaden gerissen. Der Fürst beklagte dies Vorkommnis um so mehr, als der Dampfer „Baikal" nach seinen eigenen Angaben gebaut worden war,

und sich bisher immer bewährt hatte. Das Unglück war vielleicht nicht so groß, als der Fürst annahm. Man hätte Prähme zu Hilfe nehmen und einen Teil der Belastung vom Dampfer abladen sollen, bis er sich von selbst wieder heben würde. Eine Probe von der Tücke des Sees, über den ich hinweg mußte, war damit gegeben und der Verkehr an jener Stelle vermutlich unterbrochen.

Für die Anlage und Ausführung der Mandschureibahn ist die Persönlichkeit des Fürsten Uchtomsky von ausschlaggebender Bedeutung gewesen. Als Begleiter des jetzt regierenden Zaren bei seiner Orientreise und Verfasser des glänzend geschriebenen Werkes, das er ihr widmete und in dem er ein weitschichtiges Material lichtvoll verarbeitete, hat er sich mit der Politik Rußlands im äußersten Osten innig vertraut gemacht. Er gehört zu den Begründern der Russisch-Chinesischen Bank und leitete in Peking persönlich die Unterhandlungen, die zum Abschluß des Vertrages wegen der Mandschureibahn führten.

Als Herausgeber der trefflich geleiteten und weit verbreiteten „Peterburgskija Wjedomosti" ist er in der Lage, seinen Ideen, die auf Ausdehnung und Befestigung der russischen Macht in China hinzielen und eine scharfe Spitze gegen England enthalten, ebenso regelmäßigen wie wirkungsvollen Ausdruck zu geben. Seine Lebensklugheit drückt sich vor allem darin aus, daß er hinter dem Werk, das er geschaffen hat, mit seiner Persönlichkeit bescheiden zurücktritt und das Verdienst daran gern anderen zuweist, um seinen Weg desto sicherer weiter verfolgen zu können.

Er verbindet den Charakter eines Gelehrten, der sich in die Geheimnisse entlegener Kulturen und fremder Völker versenkt, in origineller Weise mit dem Temperament und praktischen Sinn eines Politikers, der zum Wohle seines

Vaterlandes neue Hilfsquellen erschließt. Seine leidenschaftliche Teilnahme an den Tagesbewegungen hindert ihn nicht, ein eifriger Sammler und Kenner buddhistischer Altertümer zu sein, mit denen er sein Heim in der Schpalernaja in ein höchst sehenswertes Museum umgewandelt hat.

Die Mandschureibahn selbst ist der unmittelbaren Aufsicht des Finanzministers Witte verblieben, der sich während meiner Anwesenheit in Petersburg gerade in einer Angriffsstellung gegen den Minister des Innern von Plehwe befand und einen Kampf heraufbeschworen hatte, aus dem er zum Schluß nicht ohne Wunden siegreich hervorgegangen ist. Witte mußte die Leitung der russischen Finanzen mittlerweile plötzlich in andere Hände übergehen lassen. Aber sein Nachfolger Pleske ist sein vertrauter Schüler und ein williges Instrument in seiner Hand, während jener es allem Anschein nach verstanden hat, von seiner Machtvollkommenheit manches zu retten und seine Stellung zu den anderen Ministern durch seine Rangerhöhung zum Vorsitzenden des Ministerkomitees zu öffentlichem Ausdruck zu bringen.

Wittes langjähriger Finanzbevollmächtigter in Berlin, von Timirjasew, der ihm jetzt unmittelbar zur Seite steht, und der wegen seiner Sittenfreundlichkeit bei uns ein liebevolles Andenken zurückgelassen hat, ließ es nicht an wertvollen Empfehlungen für die mandschurische Strecke fehlen, über deren Einrichtungen die widersprechendsten Mitteilungen verlauteten.

Im Park von Zarskoje Sselo, dem Sommeraufenthalt Timirjasews, besprachen wir bei einer recht russischen Mahlzeit, die durch die Liebenswürdigkeit der Hausfrau noch besonders gewürzt wurde, die Aussichten für die

glückliche Vollendung einer so langen Reise. Die kaiserliche Familie hatte das von Katharina II. erbaute Lustschloß gerade verlassen, und wir konnten uns in den herrlichen Anlagen des Parks ungestört ergehen. Ein Nebengebäude des Schlosses beherbergte den gefürchteten Oberprokureur des heiligen Synods, Pobedonoszew, und für einen Augenblick wurde an einem der Fenster sein bleiches, bartloses Gesicht sichtbar, das einem preußischen Schulrat anzugehören schien.

Am letzten Tage in Petersburg machte ich noch einen Besuch auf dem deutschen Schulschiff „Großherzogin Elisabeth", das vor der Nikolaibrücke Anker geworfen hatte, und dessen Offiziere und Mannschaften bei unserer deutschen Kolonie, vor allem bei ihrem Vorsitzenden, Kommerzienrat Tillmanns, einer überaus liebenswürdigen Aufnahme begegnet waren. Es befand sich gerade der russische Großfürst Alexei, der Onkel des Kaisers, mit unserem ebenso tüchtigen wie allgemein beliebten Botschafter Grafen von Alvensleben und seinen Sekretären an Bord. Unsere Seekadetten sahen prächtig aus und machten ihre Übungen vortrefflich. Ich war Zeuge des lebhaften Interesses und der warmen Anerkennung, mit welcher der hohe Herr alle Einrichtungen unseres Schulschiffes in Augenschein nahm, sowie des ungezwungenen Verkehrs, der sich bei dieser Gelegenheit zwischen den Gästen entwickelte.

Eine andere interessante Bekanntschaft machte ich bei dieser Gelegenheit in der Person des Kommerzienrats Guillaume aus Köln, dem Vorsitzenden des deutschen Schulschiffvereins. Er war ebenfalls zu Schiff in Petersburg eingetroffen, und seine elegante Lustjacht lag gleich hinter der „Großherzogin Elisabeth" auf der Newa, ein

Schmuckkästchen in bezug auf häuslichen Komfort und die neuesten technischen Einrichtungen. Der Großfürst fuhr mit unserm Botschafter und dessen Herren, nachdem sie das Schulschiff verlassen hatten, zur Besichtigung auch zu ihm hinüber. Noch eine dritte Sehenswürdigkeit lag unmittelbar daneben vor der Nikolaibrücke auf der Newa, die Jacht des amerikanischen Milliardärs Vanderbilt.

Über den Fluß und dessen breite Ufer, über die goldnen Kuppeln der Kirchen war heller Sonnenschein ausgebreitet, und im Kreise der internationalen vornehmen Gesellschaft, die sich an dieser Stelle versammelt hatte, stieg die Lust, etwas Ungewöhnliches zu unternehmen und Raum und Zeit in einer Weise zu überwinden, wie man es noch vor kurzem für ganz unmöglich gehalten hätte.

Dann schlug die Scheidestunde, in der ich von dem liebenswürdigen Kapitän unseres Schulschiffes in dessen Kajüte mit einem Pokal schäumenden Sekts bewirtet wurde. Mit vielen herzlichen Wünschen für eine glückliche Reise und Heimkehr fuhr ich wieder ans Land zurück, um im Hotel meine Sachen zu packen und nach dem Nikolaibahnhof zu fahren, von wo mich der Nachtzug nach Moskau brachte.

Geschichte der sibirischen Bahn.

Die Besucher der letzten Pariser Weltausstellung, Sommer 1900, werden sich erinnern, in welcher geschickten und eindrucksvollen Weise die russische Regierung auf dem Völkermarkt, der sich damals an der Seine entwickelt hatte, ein Bild von der großen sibirischen Eisenbahn zu geben wußte. Auf dem höchsten Punkt des Trocadero hatte man charakteristische Einzelheiten von der Architektur des Kreml in Moskau in verkleinertem Maßstabe zu einem Gebäude zusammengestellt, das mit seinen weißen Mauern, grünen Türmen und goldenen Spitzen den Spaziergängern schon von weitem auffiel. In einer Reihe von Sälen trat ihnen das asiatische Rußland, vom Kaukasus und transkaspischen Gebiet angefangen, durch die unendlichen Steppen Sibiriens bis zum nördlichen Eismeer und dem Stillen Ozean als Museum und Basar entgegen.

Dabei war ein Teil des Gebäudes in eine Eisenbahnhalle verwandelt, in der vier Waggons der Internationalen Schlafwagengesellschaft genau in derselben Einrichtung aufgestellt waren, wie sie schon damals zwischen Moskau und Irkutsk wöchentlich einmal verkehrten. Die Ausführung des Zuges, der vollständig gebrauchsfertig zusammengestellt war, sollte das Publikum an die Vor-

stellung gewöhnen, daß es keine unmögliche Zumutung bilde, achteinhalb Tage von „Mütterchen" Moskau bis zur Hauptstadt von Mittelsibirien ohne Unterbrechung auf der Eisenbahn zuzubringen. Gegenwärtig genügen dazu sieben Tage und acht Nächte.

Um die Sache noch verlockender zu machen, hatte man auch den Speisewagen des Zuges in Betrieb gesetzt und dafür gesorgt, daß die Besucher der Ausstellung darin ihre Mahlzeiten einnehmen konnten. Durch die Fenster des Zuges blickten sie beim Speisen und Trinken auf ein bewegliches Panorama, das ihnen auf einem Leinwandstreifen von tausend Meter Länge ein Bild der Reise von Moskau bis nach Peking geben sollte. In Wirklichkeit war eine solche Fahrt damals noch gar nicht möglich, und die Ausführung schien durch die chinesischen Wirren in weite Ferne gerückt zu sein.

Aber die artige Spielerei, in welche man den großen Gedanken der sibirischen Bahn verwandelt hatte, übte während der Weltausstellung die beabsichtigte Wirkung aus und machte die Masse des Publikums auf die Einrichtung und weitere Gestaltung eines Unternehmens neugierig, das den meisten so lange abenteuerlich und unfaßlich erschienen war. Dabei vergaßen allerdings viele, zu bedenken, daß es sich in Paris wesentlich nur um ein Zukunftsbild handelte, dessen vollständige Ausführung man erst in den nächsten Jahren versprechen konnte.

Sibirien, das Land, das unsern Eltern als Inbegriff aller Unwirtlichkeit, ja als eine einzige große Strafanstalt der Russen erschien, ist plötzlich in die internationale Völkerbewegung hineingezogen worden und reiht sich als eins der interessantesten Glieder dem Verkehr ein, der die Welt umschließt. Wie lange wird es dauern, und Stangen

veranstaltet Vergnügungsreisen dorthin, wie sie von ihm jetzt schon nach dem Kaukasus und Samarkand ausgeführt werden! Verfolgen wir in großen Umrissen die Entwicklung der Dinge von dem Augenblicke an, als die Russen zum erstenmal über den Ural nach Osten vordrangen, bis zum Rollen des sibirischen Zuges nach Wladiwostok und Dalny.

Die russische Regierung ist gegenwärtig mit aller Kraft bemüht, Sibirien für die modernen Kulturzwecke zu erschließen, und hat dies Bestreben durch die Vollendung der sibirischen Bahn erfolgreich gekrönt. In früheren Zeiten stand sie jedoch dem ungeheuren Ländergebiete, das sich jenseits des Urals anderthalbmal so groß wie Europa bis an die Grenze von China und die Küsten des Stillen Ozeans erstreckt, gleichgültig oder gar ablehnend gegenüber.

Die erste Erschließung des Landes war das Werk der Moskauer Kaufleute Stroganow und des Kosakenführers Jermak, nachdem zu Anfang und in der Mitte des fünfzehnten Jahrhunderts vorübergehende Streifzüge erfolgt waren. Sie dienten dazu, die Samojeden am Unterlauf des Ob und den Zar Jediger von Sibir, einer Stadt, von der sich in der Nähe des heutigen Tobolsk am Ufer des Irtysch noch Reste erhalten haben, zu Tributleistungen heranzuziehen. Nach der Eroberung von Kasan und Astrachan wurden den Kaufleuten Jakob und Gregor Stroganow 1574 zur Belohnung und Beförderung ihres Unternehmungsgeistes jenseits der Kama große Ländergebiete überwiesen. Der Besitz dieser weiten Strecken wurde aber ihren neuen Herren durch Tatarenhorden, die von Sibirien nach Rußland einbrachen, häufig streitig gemacht. Er konnte nur dadurch gesichert werden, daß

Jermak, der Eroberer Sibiriens. – Nach dem Denkmal von Antokolski.

man an den Ufern des Tobol, Irtysch und anderen Flüssen Festungen anlegte.

Nachdem man diesen Entschluß gefaßt hatte, glaubte man in dem Kosakenführer Jermak eine geeignete Persönlichkeit zur Bekämpfung der Horden jenseits des Urals und zur Erforschung des Landes gefunden zu haben. Jermak hatte nichts zu verlieren, denn wegen der Raubzüge, die von ihm an der unteren Wolga verübt worden waren, hatte der Zar einen Preis auf seinen Kopf gesetzt. Jermak ergriff die Gelegenheit, im Dienst jener Kaufleute seine zum äußersten entschlossene Tapferkeit an einer würdigeren Aufgabe zu betätigen, Rußland auf bisher unbetretenen Gebieten einen Dienst zu leisten und dadurch die Verzeihung des Zaren zu erlangen. Mit sechstausend Kosaken drang Jermak im Herbst 1581 weit in das Innere von Sibirien vor und eroberte Sibir, die Hauptstadt des tatarischen Zartums. Von diesem Zeitpunkt an hat sich die russische Macht wie ein unaufhaltsamer Strom über die Ebenen von Sibirien ergossen und damit ein gewaltiges Kulturwerk übernommen.

Fragt man sich, wie es möglich war, ein solches Ländergebiet mit einem Schlage zu erobern, so ist die Antwort leichter, als man denkt. Die Bevölkerung war damals noch viel dünner gesät als in unseren Tagen und durch kein gemeinsames Band aneinander geschlossen. Jermak, den wir uns in voller Waffenausrüstung mit dem Beil in der Rechten denken müssen, wie ihn der russische Bildhauer Antokolsky dargestellt hat, erschien mit seinen Mannschaften den Bewohnern als etwas Furchtbares, dem sie sich willenlos unterwarfen. Sie hätten auch jeden andern, der so gewaltsam wie dieser aufgetreten

und ohne Rücksicht auf das Unwirtliche des Klimas immer weiter vorgedrungen wäre, als Herrn anerkannt.

Auch nach dem Tode ihres Führers, der im Jahre 1584 bei einem Kriegszug überfallen wurde und im Irtysch ertrank, waren die Kosaken bei dem Gedanken an Sibirien von wilder Abenteuerlust erfüllt, der sich kein Halt gebieten ließ. Aus den Eroberungszügen entwickelten sich feste Niederlassungen und aus diesen Städte. Im Jahre 1586 wurde Tobolsk, 1604 Tomsk, 1632 Jakutsk und 1652 Irkutsk gegründet. Im Jahre 1649 drang sogar der Kosakenführer Chabarow, der einen Pelzhandel betrieb, über das Jablonowygebirge bis an die Ufer des Amur vor. Das ganze nördliche Asien schien, ohne daß sich die Regierung im russischen Mutterland darum gekümmert hatte, wie im Sturm erobert zu sein.

Von nun an wurde jedoch der privaten Eroberungslust eine Grenze gezogen und die Notwendigkeit staatlicher Unterstützung und Führung, die bis dahin unterblieben war, anerkannt. Durch den Vertrag von Nertschinsk wurden die Russen im Jahre 1649 durch die Mandschuren vom Gebiet des Amur wieder zurückgedrängt und nach Osten bis auf das Jablonowygebirge beschränkt. Dieser Stillstand in der Bewegung zum Stillen Ozean, der die russische Eroberungslust als Ziel unwiderstehlich anlockte, dauerte bis zur Mitte des neunzehnten Jahrhunderts.

Erst als England während des Opiumkrieges China zwang, seine Häfen zu öffnen, und in Gemeinschaft mit den Vereinigten Staaten, Frankreich und Rußland mit dem Reich der Mitte zum erstenmal Handelsbeziehungen eröffnete, gelang es dem weißen Zaren, auch die Eroberung Ostsibiriens durchzusetzen. Im Jahre 1854 fuhr Graf Murawiew mit seinen Truppen den Amur hinauf und

erwarb am linken Ufer des Flusses ein Ländergebiet, das im Jahre 1857 von China an Rußland abgetreten wurde. Im Jahre 1860 kam auch das Ussurigebiet durch den Vertrag von Peking an Rußland, das nun seinen Zweck erreicht und den Weg zum Weltmeer gefunden hatte. 1860 wurde Wladiwostok begründet, die „Beherrscherin des Ostens", wie der Name in deutscher Übersetzung lauten müßte.

Nach Osten konnte der ungeheure Besitz nicht weiter ausgedehnt werden. Es handelte sich nun darum, ihn zu erhalten und das asiatische Rußland mit dem europäischen fest zu verketten. Dies erschien aus strategischen wie aus wirtschaftlichen Gründen dringend geboten, um Sibirien allmählich kolonisieren und sich der bis dahin ungehobenen Schätze des Landes bemächtigen zu können. Aus diesem Gesichtspunkte drängte alles danach, in der Richtung der alten Poststraße, die im großen und ganzen schon seit 1600 bestand und über Omsk, Tomsk und Krasnojarsk bis nach Irkutsk und den Baikalsee führte, eine Eisenbahn durch ganz Sibirien anzulegen. Über die Geschichte des Projekts finden wir in dem 1900 erschienenen Buche von Kurt Wiedenfeld „Die sibirische Bahn in ihrer wirtschaftlichen Bedeutung" wertvolle Angaben. Der Verfasser gesteht selbst zu, daß seine Arbeit weder auf selbständigen Forschungen noch auf eigenen Beobachtungen beruhe, sondern nur eine Zusammenstellung des Materials nach den vorhandenen Quellen bilde. Trotzdem hat er sich, obwohl der russischen Sprache nicht mächtig, ein unzweifelhaftes Verdienst erworben, das Thema nach den verschiedensten Seiten beleuchtet und seine Leser in den Stand gesetzt, sich ohne Voreingenommenheit mit einer Fülle interessanter Fragen auseinanderzusetzen.

Schon der erwähnte Generalgouverneur von Ostsibirien, Murawiew, der wegen seines siegreichen Vordringens nach dem Osten den Beinamen Amurski erhalten hatte, trat bald nach der Beendigung seines Feldzuges für den Plan ein, eine nordsibirische Bahn durch den ganzen Kontinent zu bauen. Es gelang ihm aber nicht, die Regierung in Petersburg für diese Idee zu erwärmen. Dreißig Jahre vergingen damit, daß von verschiedenen Unternehmern, ernst zu nehmenden Kapitalisten und wunderlichen Projektenmachern, immer neue Pläne zu einer sibirischen Bahn ausgearbeitet und Gesuche zu ihrer Ausführung eingereicht wurden. Am überraschendsten erscheint uns dabei der Einfall eines englischen Ingenieurs Dull, der sich im Jahre 1857 erbot, von Nishnij Nowgorod über Kasan und Perm nach einem der ostasiatischen Häfen eine — verzeihe, lieber Leser! — Pferdebahn zu erbauen und in Betrieb zu nehmen.

Als man im Jahre 1875 sich wieder einmal mit diesem Thema beschäftigte, zauderte Alexander II. allerdings immer noch, den Gedanken in seiner ganzen Tragweite für lebensfähig zu halten. Er genehmigte aber insofern einen vorbereitenden Schritt zu der Bahn, indem er den Befehl erteilte, von Nishnij Nowgorod über Kasan und Jekaterinenburg den Schienenstrang nach Tjumen zu legen und damit die sibirische Grenze bereits zu überschreiten. Aber nur der letzte Teil dieser Strecke, von Perm nach Tjumen, kam zur Ausführung, während die Vollendung des übrigen an der Finanzlage des russischen Reiches während des türkischen Krieges scheiterte. Man erkannte auch bald, daß es nur mit unerschwinglichen Kosten und unter kaum zu überwindenden technischen Schwierigkeiten möglich sein würde, die Eisenbahn über

Tjumen in nördlicher Richtung weiter durch den Urwald von Sibirien zu führen.

Nun gab es allerdings auch eine südliche Strecke von Samara nach Orenburg, die man nach Nishnij-Udinsk hätte weiterführen können. Aber auch dieser Plan empfahl sich nicht zur Ausführung, denn man wäre bei der westlichen Hälfte dieser Bahn auf bloßes Steppengebiet mit dünner Bevölkerung angewiesen gewesen und hätte auf der zweiten Hälfte gebirgiges Gelände überwinden müssen.

Am glücklichsten erschien der Gedanke des damaligen Verkehrsministers Possiet, zwischen diesen beiden Strecken eine mittlere Linie zu bevorzugen, die von Samara über Ufa und Slatoust über den Ural hinweg nach Tscheljabinsk führte. Dieser Vorschlag wurde dann nach langem Bedenken im Jahre 1890 in der Tat von der russischen Regierung als empfehlenswert anerkannt und diese Stadt zum Ausgangspunkt der großen sibirischen Bahn oder „Magistrale", wie der offizielle Titel lautet, erwählt. Nachdem der Verkehrsminister Hübbenet die einleitenden Schritte zum Bau der Bahn getan hatte, wurde im Jahre 1892 zur Ausführung des Unternehmens ein besonderes Komitee eingesetzt, in welchem Zar Alexander III. den Vorsitz führt.

In Wladiwostok hatte der jetzt regierende Kaiser als Großfürst-Thronfolger im Jahre 1891 nach seiner Reise durch den Orient an den Ufern des Stillen Ozeans den ersten Spatenstich bei der Anlage der sibirischen Bahn ausgeführt und damit das große Werk in feierlicher Weise ins Rollen gebracht.

Nachdem man mit dieser Strecke, der sogenannten Ussuribahn, von Wladiwostok bis Chabarowsk begonnen

hatte, ging man ein Jahr darauf am westlichen Ausgangspunkt der Bahn, an der Grenze von Europa und Asien, in Tscheljabinsk, mit der Ausführung der Strecke bis Ob vor, die den Namen der westsibirischen Bahn führt.

Hieran schloß sich weiter die mittelsibirische Bahn von Ob bis nach Irkutsk und dem Baikalsee. Damit begannen große technische Schwierigkeiten für die Weiterführung des Schienenstranges, da dieser um die schroffen, bergigen Ufer des Sees gelegt werden sollte. Man mußte den Passagier- und Güterverkehr durch Dampfer auf eine Station des gegenüberliegenden Ufers, nach Myssowaja, hinüberlenken. Dann folgte eine neue Schienenstrecke, die Transbaikalbahn, die bis an das Ufer der Schilka nach Sfretensk führte. Hier war man wieder, um weiter nach dem östlichen Asien zu gelangen, auf Dampfschiffe angewiesen, zunächst auf der Schilka und dann auf dem Amur, in den jene mündet, bis nach Chabarowsk, wo man den Anschluß an die Ussuribahn erreichen und endlich nach Wladiwostok gelangen konnte.

Die Unbestimmtheit der Abfahrtszeiten auf den Flüssen, ihr niedriger Wasserstand im Sommer und die Verspätungen, die sich daraus ergaben, machten diesen Teil der ostsibirischen Reise trotz der hübschen und mannigfaltigen Eindrücke zu einer umständlichen und ermüdenden. Daraus erklärten sich die vielen Angriffe und gehässigen Übertreibungen, mit denen namentlich in der englischen Presse von den Mängeln des ganzen Unternehmens gesprochen wurde, während man diese in den russischen Blättern wieder sorgfältig vertuscht hatte.

Man hätte einfach zugeben sollen, daß die Eisenbahn durch den asiatischen Kontinent zu jener Zeit, als man

für sie auf dem Pariser Trocadero so lebhaft Stimmung machte, noch lange nicht fertig war und in ihrem Betrieb vielfachen Störungen unterworfen sein mußte. Bis Irkutsk ging die Sache schon damals glatt, aber jenseits des Baikalsees war noch vieles unbestimmt und vom Zufall abhängig. Unter diesen Umständen konnte man vier und mehr Wochen brauchen, um bis zum Stillen Ozean zu gelangen.

Seit dem Sommer 1903 hat sich die Situation aber völlig verändert, denn von diesem Zeitpunkt an ist die Mandschureibahn eröffnet worden, die ein ganz neues Bild von der Reise auf der sibirischen Bahn entwirft. Es erwies sich, daß sie auf ihrer letzten östlichen Strecke zu weit nach Norden angelegt war und daß der Verkehr auf den Flüssen nur als ein Notbehelf angesehen werden konnte. Die klimatischen Verhältnisse, die in jenen Gebieten herrschen, legten den Gedanken nahe, für diese Endstrecke der außerordentlichen Strenge des Winters aus dem Wege zu gehen, den heimatlichen Boden zu verlassen, eine Verbindung mit dem Süden zu suchen und auf irgend eine Weise eine Verständigung mit dem Nachbarreich China zu finden.

Der erwähnte, 1896 abgeschlossene Vertrag mit der chinesischen Regierung gestattete es den Russen, die sibirische Bahn über die Grenze Transbaikaliens hinweg durch die nördliche Mandschurei zu führen, auf einer weiten Strecke das Reich der Mitte zu durchschneiden und russisches Gebiet erst wieder in Nikolskoje zu erreichen, das an der Ussuribahn und nicht weit von Wladiwostok liegt. Die neue Strecke war bereits im Bau begriffen, als der Krieg mit China begann und die Anlagen zum Teil wieder zerstört wurden.

Es gelang aber trotzdem, nicht nur diesen Plan in verhältnismäßig kurzer Zeit auszuführen, sondern ihn gleichzeitig mit einem noch ungleich großartigeren zu verbinden, dessen Ausgestaltung nunmehr ebenfalls erreicht ist. Von der Station Charbin der Mandschureibahn führt nämlich eine andere Linie der Bahn südlich bis zu dem neu erworbenen Hafen Port Arthur und der dort begründeten Stadt Dalny am Gelben Meer.

Zwölf Stunden vor Dalny ist ferner eine Zweigbahn über Jnkau nach Peking angelegt. Was also auf dem Panorama der Pariser Weltausstellung vor drei Jahren noch als Traum erschien, an dessen Verwirklichung man nur schwer glauben wollte, ist nunmehr zur Wahrheit geworden. Seit dem Sommer 1903 steht es nicht nur auf dem Papier, sondern in Wirklichkeit fest, daß man von Berlin aus mit Benutzung der sibirischen Eisenbahn Wladiwostok in sechzehn, Peking in achtzehn, Schanghai und Nagasaki auf den sich in Dalny anschließenden Schiffen in neunzehn Tagen erreichen kann. Welche ungemessene Bedeutung diese Ziffern für die Umgestaltung des Weltverkehrs schon gegenwärtig besitzen und für die Zukunft immer mehr erreichen müssen, ergibt sich aus der Tatsache, daß die Reise von den europäischen Hauptstädten nach dem Stillen Ozean auf der sibirischen Bahn nur halb so viel Zeit erfordert und Kosten verursacht, wie bei der Schiffahrt durch den Suezkanal und den Jndischen Ozean nach China und Japan.

Es ist über die sibirische Eisenbahn im Guten und Bösen so viel Falsches und Einseitiges erzählt worden, daß man von diesen Zahlen als etwas Unbestreitbaren ausgehen muß, um sich nicht in Übertreibungen zu verlieren, sondern die Dinge so aufzufassen, wie sie wirklich liegen.

Im sibirischen Luxuszuge.

Der Bahnhof in Moskau, von dem der sibirische Zug abgeht, befindet sich im Osten der Stadt, in der Nähe der Sfadowaja, zu deutsch: Gartenstraße, die als fünfzehn Kilometer langer Ring die alte Residenz der Zaren einschließt und die Grenze zwischen ihr und den Vorstädten bildet. Das große, weiß schimmernde Gebäude wurde im Mai 1896, nach Beendigung der Krönungsfeierlichkeiten für Nikolaus II., dem Verkehr übergeben, als die Ausstellung in Nishnij Nowgorod einen stärkeren Reiseverkehr nach der Wolga mit sich brachte. Außerdem führen von diesem Bahnhof Schienenstränge in südwestlicher Richtung nach Kiew und Odessa, in südlicher nach der Krim und in östlicher über Tula nach Sibirien.

Die geräumige Eintrittshalle, wo sich die Kassen und die Abfertigungsstellen für die Gepäcke befinden, ist mit Hunderten von Auswanderern angefüllt, die Auskunft darüber verlangen, wohin sie sich wenden sollen, oder sich haufenweise mit ihren Habseligkeiten in allen Ecken oder auch in der Mitte des Raumes auf der Erde niedergelassen haben. Dann folgt ein großer Wartesaal mit bequemen Bänken an den Wänden und langen Doppelsitzen, die mehrere Gassen für den Verkehr frei lassen. Der dritte

Raum enthält das Büfett und eine Anzahl gedeckter Tische.

Für die Reisenden, die des Morgens aus Petersburg abgefahren sind und abends in Moskau eintreffen, ist die Einrichtung getroffen, daß sie über eine Stunde Zeit haben, um vom Nikolai- nach dem Kursk-Nowgoroder Bahnhof zu gelangen und ihre Sitze in dem sibirischen Zuge einzunehmen, der auf einem der mittleren Gleise bereit steht. Er wird wöchentlich viermal, und zwar am Sonnabend von der internationalen, Montag, Mittwoch und Donnerstag von der russischen Schlafwagengesellschaft, abgelassen.

Es empfiehlt sich, seinen Platz mehrere Tage vorher zu bestellen, da die Züge namentlich im Frühling und Herbst, der besten Zeit für eine solche Reise, stark besetzt sind. Ein Platz in der ersten Klasse kostet für die sechzehntägige Fahrt von Berlin bis zum Stillen Ozean, nach Wladiwostok oder der neuen Stadt Dalny gegen sechshundert Mark. Die Züge enthalten aber auch Wagen zweiter Klasse, in denen die Plätze über ein Drittel billiger als in der ersten sind. Ein Speise-, ein Gepäckwagen und ein solcher dritter Klasse für das technische und Dienstpersonal vervollständigen die Zusammensetzung des Zuges, der nach dem Pullmansystem eine Verbindung der einzelnen Waggons durch Harmonikaverschluß enthält und es den Passagieren ermöglicht, sich auf dem Seitengange in allen Abteilungen frei zu bewegen.

Auf dem Wege von Moskau nach Irkutsk benutzte ich einen der Züge der internationalen Schlafwagengesellschaft, die in ähnlicher Weise wie die Luxuszüge im Verkehr zwischen den Hauptstädten in West- und Mitteleuropa eingerichtet sind. Die Coupés erster Klasse sind für zwei Per-

Lokomotive der sibirischen Bahn.

Unser Zug.

sonen bestimmt, für die durch Umlegen des Schlafsofas ein unteres und durch das Herablassen eines gepolsterten Gestells ein oberes Bett hergerichtet wird, das aber nicht, wie in den Schiffskabinen, unmittelbar über jenem, sondern im rechten Winkel an der Fensterseite aufgestellt ist. Zwei elektrische Flammen, eine mit weißer und eine andere mit bläulicher Glasbirne für die Nacht, sind an der Decke angebracht. Unter dem Fenster findet man einen Klapptisch zum Lesen und Schreiben oder zum Aufstellen verschiedener Kleinigkeiten, die man gern sofort zur Hand hat. Neben diesem Tisch ist außerdem in einer Nische, gegenüber dem Sofa, Platz für einen Strohsessel, wodurch eine niedliche Plauder- oder Schmollecke je nach dem Verhältnis gebildet wird, in dem man zu seinem Reisegefährten steht.

Die Fenster sind mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der Jahreszeiten und den schnellen Wechsel der Temperatur, auf den man sich einrichten muß, mit doppeltem Verschluß versehen. Außerhalb der Fenster sind ihrer ganzen Länge nach zwei schmale eiserne Klappen senkrecht angebracht, die den Luftzug abschwächen und sich nach Bedürfnis vor- und zurückstellen lassen. An der Tür findet man ein Thermometer sowie zwei elektrische Druckknöpfe, wenn man die Dienste des Kondukteurs oder des Kellners im Speisewagen braucht. Zwischen je zwei Coupés ist eine Waschtoilette eingerichtet, so daß man nicht erst über den Gang zu schreiten braucht, um alle wünschenswerten Bequemlichkeiten zu haben.

Der Speisewagen enthält Sitze für achtundzwanzig Personen, mit einer Abteilung für Raucher. Über dem Büfett ist eine große Karte der sibirischen Bahn aufgehängt, auf der man die Strecke, die man durchlaufen hat, jeden Tag genau verfolgen kann. Europa erscheint darauf wie

ein Apfel neben einem Kürbis, und man kommt aus dem Gefühl des Erstaunens nicht heraus, mit welcher Geschwindigkeit und Leichtigkeit man diese ungeheuren, früher für unüberwindlich gehaltenen Strecken zurückgelegt. Als wertvolle Neuerung auf diesen Zügen muß man die Badeeinrichtung begrüßen, die wir hinter dem Büfett entdeckten. Die Wanne mit warmem und kaltem Wasser — sie konnte nach dem Gebrauch, um Raum zu ersparen, in die Höhe gekippt und an die Wand gelegt werden — sowie die damit verbundene Dusche bilden an heißen Tagen eine wahre Wohltat. Auch an einer Eisenbahnbibliothek fehlt es in diesen Zügen nicht. Sie besteht aus Romanen, wissenschaftlichen und illustrierten Werken in mehreren Sprachen und wird in sehr verschiedenartigen Räumen aufgestellt. Ihr richtiger Platz ist natürlich das Lesezimmer. Ich fand sie einmal aber auch im Coupé des Zugführers, wo sie niemand vermutete, und ein anderes Mal in einem Schrank im Badezimmer.

Nur die gymnastischen Apparate, von denen so viel gesprochen war und die man auch bei der russischen Ausstellung auf dem Trocadero sehen konnte, waren nirgends zu finden. Es fehlten das Zimmervelozipeb und der Rückenklopfer, der Armstrecker und die Reitvorrichtung, wie man sie gegenwärtig auf den großen Hamburger und Bremer Dampfern benutzen kann, um das stockende Blut in Bewegung zu halten.

Die Empfehlungen, die ich in Petersburg erhielt, hatten die angenehme Folge, daß ich von der russischen Grenze an bis zum Endpunkt der sibirischen Bahn und zurück über ein eigenes Coupé verfügen konnte, das sich alsbald in einen wohnlich eingerichteten Salon verwandelt. Auf dem Tisch liegt die Schreibmappe, und

die Blätter, welche die täglich empfangenen Eindrücke festhalten, schwellen zu einem stattlichen Reisetagebuch an. Die Feldblumen, die wir uns auf den Stationen pflücken, bilden einen farbenprächtigen Strauß, um den die Sonne durch das Fenster golden glitzernde Strahlen spielen läßt. Die Bücher, die man sich mitgenommen hat oder ausleiht, stellen eine kleine Bibliothek dar, die mannigfaltige geistige Nahrung enthält. Hierzu kommen kleine Andenken und Spielereien, Zeitungen und Näschereien, die man unterwegs für geringes Geld ersteht.

Die achtzehn Personen, die unser Zug enthält, sind so verschiedenartig nach Abstammung, Beruf und Temperament, daß jeder dem anderen etwas Interessantes zu erzählen hat und neue Beobachtungen beständig ausgetauscht werden. Man empfängt Besuche und erwidert sie, trifft sich beständig auf dem Gang oder im Speisesaal, wobei jeder die besten Seiten seines Charakters hervorzukehren sucht. Die größere Breite der Bahngeleise und der auf ihnen rollenden Wagen sowie die geringere Fahrgeschwindigkeit werden angenehm empfunden. Man wird nicht unaufhörlich hin- und hergeschüttelt, wie auf manchen von unseren Schnellzügen, sondern kann ruhig sitzen, stehen und gehen. Wird die Hitze im Juli gar zu lästig, so schließt man die Tür ab, hängt die Kleider auf den nächsten Nagel und verträumt die Stunden in einem improvisierten Badekostüm, bis der Abend die erwünschte Kühlung bringt.

Wir fahren nicht mehr als vierzig bis fünfundvierzig Kilometer die Stunde. Während ich mit dem Bleistift meine Aufzeichnungen mache, spielt mein Nachbar, der Bankdirektor Steinacker aus Fiume, auf seiner Geige, die ihn auf Reisen nie verläßt, mit künstlerisch durchgebildetem Geschmack Stücke von Bach und Mendelssohn, die mich in die

deutsche Heimat zurückversetzen, während wir uns bereits dem Ural nähern. Es gibt so viel zu sehen und zu hören, daß man sich wundert, wie schnell aus Morgen und Abend wieder ein Tag geworden ist. Vor allem ist es mit dem Mangel an Bewegung gar nicht so arg, wie wir ursprünglich fürchteten. Auf der Strecke von Moskau nach Irkutsk macht der Zug nach dem Fahrplan, den wir in unserem Coupé vorfanden, neunundneunzig, während der Fahrt von Irkutsk nach Dalny sechsundsiebzig, in Wirklichkeit aber noch mehr Stationen. Wir kommen also im ganzen innerhalb der vierzehn Tage zu über hundertfünfundsiebzig Ruhepunkten.

Die Dauer des Aufenthalts ist sehr verschieden, aber fast nirgends weniger als fünf Minuten, in vielen Fällen das fünf-, in einzelnen das zehnfache und darüber. In Tula, Ufa und Berdausch hält der Zug je zwanzig Minuten. In Tscheljabinsk, wo die sibirische Bahn beginnt und wir uns anschicken, Europa zu verlassen, bleibt er fünfzig, in Kurgan zwanzig, in Petropawlowsk fünfundzwanzig Minuten liegen. Ungefähr denselben Aufenthalt bringen Omsk, Kainsk, Ob und Taiga, wo die Eisenbahn sich nach Tomsk abzweigt. Hieran schließen sich Bogotoll mit zwanzig, Krasnojarsk mit dreißig, Ilanskaja wieder mit zwanzig, Tulun mit fünfundzwanzig, Sima mit vierzig Minuten und Irkutsk mit einer ganzen Stunde.

Ebenso hält der Zug auch auf der Station Baikal, wo die Passagiere sich anschicken, über den gleichnamigen See zu fahren, und wenn sie das Dampfboot in Myssowaja wieder verlassen, je eine Stunde. Während der Überfahrt auf dem Baikalsee befindet man sich außerdem vier volle Stunden in freier Luft und genießt eine nicht zu unterschätzende Bewegungsfreiheit. Vom Baikalsee durch Mand-

schuria nach Charbin, wo eine andere Bahn nach Wladiwostok führt, hält der Zug acht, von Charbin bis Mukden drei eine halbe und von Mukden bis Dalny wieder drei Stunden.

Für die ganze Strecke bleiben mithin einige vierzig Stunden übrig, während deren der Zug stillsteht. Rechnet man, daß ein Drittel dieser Zeit in die Nachtruhe der Passagiere fällt, so haben sie für den Tag durchschnittlich etwa zwei Stunden übrig, um innerhalb eines größeren oder geringeren Umkreises der Stationsgebäude Spaziergänge zu machen und sich die Glieder elastisch zu erhalten. Das ist im Grunde mehr, als sich die meisten Stadtmenschen, die mit ihren Berufspflichten und Sorgen belastet sind, täglich an Körperbewegung gönnen.

Dabei braucht man beim sibirischen Zuge nicht ängstlich schon beim zweiten Glockenzeichen einzusteigen, sondern kann ruhig auf das dritte warten und dann irgend einen Handgriff an den Treppen der Durchgangswagen ergreifen, ohne Gefahr zu laufen, daß man zurückbleibt.

Freilich darf man sich durch diese Gemächlichkeit und Gemütlichkeit zu keinerlei gefährlichen Scherzen verleiten lassen, wie sie ein paar von unseren Reisegefährten in jugendlichem Übermut versuchten. So sprangen sie einmal, während der Zug sich bereits in Bewegung gesetzt hatte, vom Trittbrett wieder herunter, liefen einige zwanzig Schritte nebenher und schwangen sich dann wieder hinauf. Ein anderer kletterte sogar auf einer Station, wo die Lokomotive Wasser nahm, auf einen der Wagen hinauf, stellte sich mitten unter die Arbeiter, welche die von der Sonne erhitzten Dächer besprengten und hielt eine begeisterte Ansprache an die Reisegesellschaft.

Mit dergleichen Späßen muß man vorsichtig sein,

denn sie können sich leicht bitter rächen, da im Zuge selbst kein Arzt anwesend ist und der Gedanke, im Bereich der asiatischen Steppe oder der Mandschurei ein Krankenhaus aufsuchen zu müssen, sicher nichts Verlockendes hat.

Was die Sicherheit auf der sibirischen Bahn betrifft, so wird darüber von einzelnen je nach den Erfahrungen, die sie gemacht haben, sehr verschieden geurteilt. Die meisten empfehlen für alle Fälle einen Revolver mitzunehmen und ihn entweder in der Rocktasche zu tragen oder auf dem Tisch im Coupé liegen zu lassen, damit man ihn bei vorkommenden Fällen sofort zur Hand hat. Die Ehrlichkeit des Zugpersonals dürfte kaum zu bezweifeln sein, da diese Leute verhältnismäßig gut bezahlt werden und schon bei geringen Versehen ihre Stelle verlieren. Auf den Stationen schleichen sich allerdings oft Elemente, die nur mit Mühe zurückgedrängt werden, an die Coupés heran, und es empfiehlt sich, sie durch den Kondukteur immer sofort schließen zu lassen, auch wenn man den Zug nur einige Minuten lang verläßt. Sehr verschmitzt soll es vor kurzem ein Dieb angestellt haben, der in der Nacht von außen aufs Trittbrett stieg und durch das geöffnete Fenster einem der Passagiere die daneben aufgehängten Kleider entwendete.

Natürlich sind die Coupés auch von innen zu verschließen. Bei dem neuen Luxuszug, der seit diesem Sommer durch die Mandschurei fährt, kommt hierzu noch eine Sicherheitskette, die der Passagier anwendet, wenn er haben will, daß in den heißen Nächten ein frischer Luftstrom hindurchzieht, ohne daß die Tür von draußen geöffnet werden kann. Im russischen Verkehrsministerium werden beständig neue Vorschläge erwogen, wie weit man Diebstähle, die trotzdem vorkommen sollen, verhindern

kann. Tatsache ist aber, daß von unseren Mitreisenden niemand in die Lage gekommen ist, seinen Revolver anzuwenden. Bei unserer Fahrt durch die Mandschurei erhielten wir jeden Abend eine Bedeckung von sieben Kosaken mit geladenem Gewehr, von denen sechs im Gepäckwagen untergebracht waren, während der siebente im letzten Wagen stand und nach beiden Seiten aufmerksam ausblickte. Es war anzunehmen, daß man eine plötzliche Zusammenrottung von Chinesen befürchtete, durch die dem Zug hätte Gefahr drohen können. Vielleicht handelte es sich aber auch um einen Geldtransport, den man für alle Fälle schützen wollte.

Jedenfalls war bei der Rückfahrt auf dieser Strecke von einer solchen Vorsichtsmaßregel nichts zu merken. Der Gendarm, der auf einzelnen Strecken den Zug begleitet, hat mit dem Dienst auf ihm nichts zu tun, sondern begibt sich nur zur Erledigung einer eiligen Amtssache nach den entsprechenden Stationen.

Der erwähnte Eisenbahnzug durch die Mandschurei, der zweimal in der Woche von Myssowaja nach Dalny und umgekehrt abgelassen wird, war erst vor wenigen Wochen in Gebrauch gestellt und übertraf in der Vortrefflichkeit des Materials und der Gediegenheit der technischen Ausführungen sogar den Zug der internationalen Schlafwagengesellschaft. Während diese ihre Waggons in einer französischen Fabrik, in St. Denis, erbauen läßt, sind jene ausschließlich russisches Erzeugnis und den Bedürfnissen in den ostasiatischen Provinzen genau angepaßt. Auf den Wagen finden wir die Aufschrift „Chinesische Ost-Eisenbahn", in russischer und chinesischer Schrift. Sie bestehen nicht aus gewöhnlichen eisernen, sondern aus gepanzerten Platten, die den Fahrgästen eine größere

Sicherheit gewähren. Diese Panzerwände lassen sich im Fall eines Eisenbahnunglücks nicht so leicht wie die sonst angewendeten zusammenquetschen und gewähren vor allem bei einem Überfall oder gar im Kriegsfall zuverlässigen Schutz. Eine Gewehrkugel würde sie nicht durchbohren können. Außerdem sind die Fenster etwas kleiner und zwar so angebracht, daß man hinausblicken kann, ohne selbst gesehen zu werden. Auch die Verteilung der Achsen ist eine andere, denn zwei von ihnen liegen vorn, zwei hinten, während die Mitte unter dem Wagen frei bleibt. Man kann ihn daher bequem als Deckung benutzen, sich unter ihm verstecken, hindurchkriechen und den Feind überraschen und beschießen.

Die Seitengänge zeichnen sich durch besondere Breite aus. In den Coupés befindet sich das elektrische Licht nicht nur an der Decke, sondern kann mittels einer Stehlampe auf dem Tisch neben dem Schlafsofa oder wo man es sonst haben will, benutzt werden. In das geöffnete Fenster kann ein anderes eingesetzt werden, das aus feinem Draht geflochten ist und Schutz gegen die im Sommer sehr unangenehmen Moskitos gewährt.

Außerdem hat sich im Speisewagen auch noch ein Platz für ein Pianino gefunden, das sich aber nicht als Bringer holder Harmonien erwies, sondern bei den Passagieren nur wehmütige Gefühle hervorrufen konnte. Im Verhältnis zu der Art, wie dieses Instrument verstimmt war, mußten die abgespielten Flügel, die man in Berliner Studentenkneipen findet, als köstliche Bechsteins erscheinen. Es war überhaupt unmöglich, auf dieser musikalischen Mißgeburt Melodien hervorzuzaubern, die Erinnerungen an eine bestimmte Komposition hervorriefen. Vielleicht wäre das möglich gewesen, wenn man immer

nur die falschen Töne angeschlagen hätte, denn die richtigen verwandelten sich in eine Marter für das Ohr.

Nachdem sich ein paarmal dilettantisch geübte Finger darauf versündigt hatten, trat ein Ausschuß unserer Gesellschaft zu einem Rat zusammen, der jeden, der dies böse Beispiel befolgen wollte, mit allgemeiner Verachtung bedrohte. Dies Mittel versagte nicht, und wir hatten seitdem vor weiteren Attentaten auf unsere Ohren Ruhe. Der Anblick von dergleichen Klapperkasten in den Zügen, die ich später benutzte, rief zunächst ein wahres Angstgefühl hervor, daß sich wieder jemand darauf versuchen könnte. Das klassische Beispiel eines Pianinos, wie es auf der Reise sein soll, lernten wir übrigens erst auf einem deutschen Schiff während der Fahrt nach Schanghai kennen, denn das Klavier, das dort im Speisezimmer aufgestellt war, erwies sich zur Hälfte als stumm und glich einem Ungeheuer, dem die meisten Zähne ausgefallen waren.

Neben diesen Mandschureizügen, die in jeder Beziehung auf der Höhe der modernen Technik stehen, verkehrt auf der Strecke nach Dalny, allerdings nur einmal im Monat, auch noch ein älterer Zug, der von der Transbaikalbahn zwischen dem Baikalsee und der östlich nach der Schilka führenden Strecke herübergenommen ist. Seine Einrichtungen sind zum Teil ungenügend, da die Motoren für die elektrische Beleuchtung mehrere Nächte versagten und wir gezwungen waren, uns mit Kerzenlicht zu begnügen. Originell war es auch, daß der Oberkondukteur, als die Temperatur in kurzer Zeit von vierundzwanzig Grad Reaumur auf vier Grad herabsank, sich nicht entschließen wollte, die Coupés heizen zu lassen. Er hielt sich an die Verordnung, daß damit nicht vor dem ersten September russischen Stils begonnen werden dürfe. Wir

hatten aber keine Lust, in der Nacht mit den Zähnen zu klappern, und machten ihm so lange ernste Vorstellungen, bis er sich entschloß, von der nächsten größeren Station die Erlaubnis zum Heizen einzuholen. Erst dann flammten die Holzstöße in den Öfen auf, um alsbald eine wohltuende Wärme zu verbreiten.

Eine vierte Gattung von Eisenbahnzügen lernte ich auf der Rückreise von Irkutsk nach Moskau kennen, wobei ich den russischen Schlafwagen benutzte. Er machte seinem Namen insofern Ehre, als weder die Kondukteure noch die Kellner im Speisewagen eine andere Sprache als die Turgenjews und Tolstois verstanden. Dabei befanden sich im Zuge vier französische Offiziere, die drei Jahre bei der Besatzung in Peking gestanden hatten, ein amerikanischer General mit seiner Tochter, mehrere Ungarn und Deutsche, die kein Wort russisch kannten. Die Ärmsten mußten die Zeichensprache zur Hilfe nehmen, wenn sie etwas zu essen oder zu trinken verlangten, oder bildeten sich ein schreckliches Kauderwelsch, das zu den drolligsten Mißverständnissen führte.

Eine Weile machte es mir Vergnügen, den Dolmetsch zu spielen, aber auf die Dauer war dies Geschäft doch zu langweilig und fruchtlos. So wurde denn weiter lustig eine Gabel gebracht, wenn der Senftopf verlangt war, und eine Serviette mit einer Flasche Rotwein verwechselt, falls nicht drei Portionen Kohlsuppe statt einer auf den Tisch kamen. Die russische Küche zeichnete sich übrigens durch Wohlgeschmack und Abwechslung aus, und die nationalen Gerichte, die man zu kosten bekam, erfreuten sich allgemeinen Beifalls. Auch war es den meisten Passagieren willkommen, daß sie nicht wie bei den internationalen Zügen auf bestimmte Stunden für die Mahlzeit angewiesen

waren, sondern Kuverts zu festen Preisen sowie Gerichte à la carte zu jeder Tageszeit haben konnten.

Die Bibliothek des russischen Zuges von Irkutsk nach Moskau enthielt eine große Anzahl belletristischer Werke, die schönen Ausgaben russischer Klassiker, die A. F. von Marcks, der Herausgeber der Wochenschrift „Niwa", in Petersburg veröffentlicht hat, viele Werke über Sibirien, französische und englische Romane, nur kein einziges deutsches Buch. Darin drückte sich eine entschiedene Unhöflichkeit aus, denn mindestens die Hälfte der Passagiere konnte deutsch sprechen und lesen. Selbst Berthold Auerbach und Friedrich Spielhagen, der sich bei unseren slawischen Nachbarn ungemeiner Beliebtheit erfreut und als Ausdruck des modernen Liberalismus verehrt wird, waren nur in russischer Übersetzung vorhanden. Hingegen lagen neben französischen illustrierten Wochenschriften und Witzblättern auch die „Fliegenden Blätter" und die „Lustigen Blätter" aus, selbstverständlich in Nummern, die fünf bis sechs Wochen alt waren.

Bei der Hinreise war von Irkutsk an die Verbindung mit Europa überhaupt völlig abgeschnitten. Die Ablieferung von Briefen, die man erwartete, erwies sich als unzuverlässig. Man konnte nach Hause telegraphieren, aber nicht auf der Station selbst, wo keine Depeschen nach dem Ausland angenommen wurden, sondern mußte erst das Telegraphenamt in der Stadt aufsuchen. Aber an welchem Punkt der sibirischen Bahn durfte man mit Bestimmtheit auf eine Antwort rechnen? Das, was die russischen Blätter an Ort und Stelle brachten, konnte unseren Wissensdurst nicht befriedigen und erwies sich ebenfalls als veraltet.

So versank gewissermaßen die europäische Welt hinter

uns, und es gab keine Mittel und Wege, die Verbindung mit ihr wieder herzustellen. Aber eine ganz neue und kaum geahnte Welt stieg dafür vor uns auf und sprach in beredter Weise, mit lebhaften Bildern zu unsern Sinnen. Die Eisenbahn brachte durch den unendlich langen Einschnitt, den sie in den asiatischen Kontinent macht, überall neues Leben hervor und ließ mit überraschender Gewalt eine frische Kraft hervorsprudeln, von deren Bedeutung sich niemand an seinem Arbeitstisch zu Hause eine Vorstellung machen konnte.

Von Moskau nach Tscheljabinsk.

Wir haben den sibirischen Eisenbahnzug zunächst nicht nach den einzelnen Strecken, sondern in seinen beiden, vorläufig noch getrennten Teilen von Moskau bis zum Baikalsee, und vom Baikalsee bis nach Dalny als Ganzes zu schildern versucht. Wir betonten dabei, daß eine Reise von so riesiger Ausdehnung etwas ganz anderes bedeute als bei uns. Man wird sich bei dem Gedanken an eine so lange Fahrt im ersten Augenblick vielleicht etwas unbehaglich fühlen und sich einen rollenden Kerker vorstellen, in dem man der persönlichen Freiheit beraubt ist. Jedenfalls ist es aber ein „sideles Gefängnis". Die innere Einrichtung läßt nichts zu wünschen übrig, und die Gefälligkeit des Aufsehers und seiner Gehilfen macht die Fahrt durchaus erträglich.

Man sucht sich einzuleben, betrachtet seine Mitreisenden mit neugierigen oder mißtrauischen Blicken und stellt Dutzende von Fragen an den Kondukteur, der die Bettklappe herunterläßt und das nächtliche Lager mit frischen Bezügen zurecht macht. Auf dem Gange vernimmt man eine mehrsprachige Unterhaltung, öffnet die Coupétür und lugt nach den fremden Gesichtern aus. Man erfährt, daß eine Gruppe von Passagieren eine Reise um die Welt unternommen habe.

Man sieht, wenn der Zug sich Sonnabends spät abends in Moskau in Bewegung setzt, im Geiste bereits das Ende der sibirischen Bahn und denkt an China und Japan, zu denen von ihrer letzten Station eine verhältnismäßig kurze Strecke führt. Drei Tage Fahrt auf der Eisenbahn oder zu Schiff mehr oder weniger spielen überhaupt keine Rolle. Es handelt sich ja um den größten Kontinent der Erde, den man in einer Fahrt durchqueren soll. Dann denkt man wieder an das Zunächstliegende, an die europäische Reise bis zum Ural. Wenn der sibirische Zug auch bereits in Moskau seinen Anfang nimmt, erwartet man das Seltsame und Überraschende doch erst nach dem Überschreiten dieses Gebirges.

Indessen gibt es auch bis dahin genug zu sehen. Man verschläft Tula, die Hauptstadt des gleichnamigen Gouvernements, aus der die bekannten Stahl- und Eisenwaren hervorgehen, und gelangt am Sonntag früh nach der Kreisstadt Rjashsk, die einen Kreuzungspunkt für die Bahnen nach Rjasan und Koslow bildet. Beim ersten Frühstück kommt man sich im Speisewagen schon etwas näher.

Die Gegend hinterläßt einen sehr behaglichen Eindruck. Wogende Getreidefelder umgeben uns, und dazwischen liegen große Dörfer, die in ihrer Bauart an das Leben in Südrußland erinnern. Vor allem steht auch die Pferdezucht in dieser Gegend auf anerkannter Höhe. Hinter Morschansk, wo die Bahn auf einer eisernen Gitterbrücke über die Zna eilt, entfaltet sich dasselbe Bild der Fruchtbarkeit im Wechsel von Feldern, auf denen das Korn bereits in voller Reife steht, und anmutig sich hinziehenden niedrigen Hügelketten.

Leider macht uns die Julihitze viel zu schaffen. An

diesem Sonntag steigt unser Thermometer mittags bereits auf fünfundzwanzig Grad Reaumur. Wir wollen etwas lesen und schreiben, aber es ist unmöglich, denn alsbald fallen uns die Augen zu und die Hände in den Schoß. Erst der Abend bringt ein wenig Kühle, wenn wir nach der ansehnlichen Stadt Pensa kommen, wo dem Dichter Lermontow, der den Kaukasus in so genialen Schöpfungen verherrlicht hat, in dem schattigen Square neben der Kathedrale ein bronzenes Standbild errichtet ist. Nun heißt es aber aufpassen, um die schönen Partien an der Wolga nicht zu verschlafen. Zu diesem Zweck lassen wir uns in der Nacht von Sonntag zu Montag bereits um zwei Uhr des Morgens wecken. Unter dem leicht bewölkten Himmel ziehen bei einer silbergrauen Beleuchtung, die unserer erwartungsvollen Stimmung entspricht, mehrere kleinere Stationen, an denen wir nicht halten, vorbei. Schon gehen die Bauern mit Spaten und Hacke zu ihren Feldarbeiten aus. Ab und zu trabt ein Pferdchen in der Deichsel an uns vorbei. Überall erwacht die Natur zu frischem Leben, regen sich die Menschen zu erneuter Tätigkeit.

Unser Zug ist bereits an der Grenze des Gouvernements Ssimbirsk angelangt und rollt am linken Ufer des Flusses Ssysran einher. Er erreicht die Kreisstadt gleichen Namens und kommt dann in die Nähe des rechten Wolgaufers. Der heilige Strom der Russen, der das Reich in seiner ganzen Ausdehnung durchfließt, der in der Geschichte und Sage des Landes eine so große Rolle spielt und in Dichtungen und Liedern so vielfach verherrlicht wird, liegt als spiegelglatte Fläche vor uns. Wir schauen auf ihn aus den Fenstern unseres Zuges tief herab, der an dieser Stelle ganz langsam fährt. Die Ufer, auf denen

das Geleise gelegt ist, sind hoch und fallen steil zum Fluß hinab. Sie bestehen außerdem nur aus lockerer Erde, so daß stärkere Erschütterungen die Massen leicht herabrutschen lassen könnten. Der Laie hat das Gefühl, daß an dieser Stelle eine Untermauerung der Ufer unumgänglich geboten ist, um bei Überschwemmungen und Regengüssen schweres Unglück zu verhüten. Die außerordentliche Steigerung des Verkehrs, die sich in jüngster Zeit auf dieser Strecke bemerkbar machte, hat die Gefahr noch wesentlich vermehrt, und die russische Behörde sollte den Passagieren das beruhigende Gefühl verschaffen, daß für ihre Sicherheit alle nötigen Vorsichtsmaßregeln getroffen sind.

Auf den Fluten des mächtigen Flusses erblicken wir schwer arbeitende Schleppdampfer, die Holzflöße von solcher Länge stromaufwärts ziehen, daß man sie für schmale Inseln halten könnte. Damit man die Ausdehnung dieser Flöße schon von weitem erkennen kann, sind zur Vermeidung von Zusammenstößen mit anderen Fahrzeugen am Ende ein paar flatternde Fähnchen angebracht. An einer Anlegestelle bemerken wir zwei jener großen Wolgadampfer, die nach dem Muster der amerikanischen Mississippidampfer in drei Etagen wie ein richtiges Haus übereinander gebaut sind und den Passagieren in den Kajüten und Speisesälen alle nur wünschenswerten Annehmlichkeiten bieten. Sie fahren von Twer die ganze Strecke bis hinunter nach Astrachan, wo sich das Wolgadelta zum Kaspischen Meer bildet. Am Ufer sind große Bassins für Petroleum und Naphtha aufgestellt, mit dem in Südrußland sowohl die Lokomotiven wie die Dampfschiffe geheizt werden. Auch bei unseren Maschinen bediente man sich längere Zeit dieses Materials. Es hat nur den

Übelstand, daß es einen nicht angenehmen, brenzlichen Geruch verbreitet, der beim Öffnen und Schließen der Tür in den Speisewagen dringt.

Nach einer halben Stunde erreichten wir die Station Batraki, während der Sonnenball sich herrlich über den Horizont erhob. Dann lag, während wir noch immer am Ufer blieben, etwa zwei Kilometer entfernt die Alexanderbrücke in ihrer ganzen Länge vor uns da. Sie wurde 1880 vollendet und zieht sich mit ihren dreizehn Öffnungen in einer Ausdehnung von vierzehnhundert Meter über die Wolga. Sie bietet dabei mit ihren steinernen Pfeilern und den eisernen Querlagen, aus denen sie sich zusammensetzt, einen imponierenden Eindruck. Dann macht der Zug, indem er sich vom Ufer etwas entfernt, einen Bogen und rollt nun langsam über die Brücke zwischen den gegossenen, gehämmerten und vernieteten, kunstvoll miteinander verbundenen Platten und Stäben hindurch. Sechs Minuten lang dauert diese Fahrt auf der Brücke, von der wir zu beiden Seiten die Ufer der Wolga erblicken, die tief zu unsern Füßen einherrollt. Auf der einen Seite steigen die Hügel sanft auf und nieder, während die Ufer sich auf der andern flach hinziehen.

Ein paar Stunden Schlaf und dann wieder hinaus auf die Plattform des Zuges, wo uns Ssamara mit der 1894 vollendeten, weithin sichtbaren Alexander Newski-Kathedrale begrüßt. Auf den Höhen, welche die Stadt umgeben, sind die Kumyß-Anstalten angelegt für die Aufnahme von schwächlichen, blutarmen, oder gar zu Schwindsucht neigenden Patienten, deren Kräfte sich beim Genuß des aus Stutenmilch zubereiteten Getränkes oft in überraschend kurzer Zeit heben.

Abends um halb neun Uhr kommen wir nach Ufa, einer Stadt, die Ende des sechzehnten Jahrhunderts zur Unterwerfung der Baschkiren gegründet wurde und die Hauptstadt des gleichnamigen Gouvernements bildet. Unser elektrisch beleuchteter, prächtig eingerichteter Zug fährt in die dunkle Halle ein, wo sich eine kaum zu unterscheidende Menge von Bauern in zerlumpten Kleidern und zweifelhaften Existenzen verschiedenster Gattung eingefunden hat. Man muß sich beim Aussteigen in acht nehmen, um nicht über einen der vielen Gegenstände zu stolpern, die auf dem Perron umherliegen, oder sich an einem Laternenpfahl zu stoßen.

In einer Ecke vernehmen wir lautes Schwatzen in russischer, französischer und deutscher Sprache und übermütiges Gelächter. Eine Truppe von dreißig Chansonettensängerinnen wird hier unter der Anführung einer höchst verdächtigen, alten dicken Dame befördert, um die Reise nach der Mandschurei anzutreten. In Charbin, wo die sibirische Bahn einen Strang nach Wladiwostok und einen anderen nach Port Arthur entsendet, sollen diese Schönen ihre Künste zeigen und später auf einem Schiff nach Amerika „verstaut" werden. Sie bekommen täglich fünfzig Kopeken Gehalt, was gerade für die Strümpfe ausreichen dürfte. Alles übrige müssen sie sich selbst verdienen.

In Ufa wurde bekanntlich vor kurzem der Gouverneur, als er sich allein im Stadtpark erging, meuchelmörderisch erschossen. Vielleicht befindet sich der Mörder, den man noch nicht gefaßt hat, in dieser unheimlich lauernden und beobachtenden Menschenmenge, die sich an unsern Zug heranzudrängen versucht. Die Kondukteure tun das ihrige, um die Lästigen zurückzuweisen, aber es hält

Ufa.

Kleine Station. Sibirien.

schwer, jeden einzelnen im Auge zu behalten, der nur zu leicht im Dunkeln auf den Zug hinaufklettern, die Gänge absuchen und auf der anderen Seite im Dunkeln wieder verschwinden kann. Wir lassen daher unsere Coupés schließen und betrachten das Schauspiel aus angemessener Entfernung, bis das dritte Zeichen zur Abfahrt ertönt.

Am Dienstag erreichen wir das bewaldete Hügelland des Ural. Eine Reihe landschaftlich fesselnder Bilder zieht an uns vorüber mit weiten Weideplätzen, auf denen ab und zu kleinere Ansiedlungen sichtbar werden. Der Horizont erweitert sich und wird begrenzt von vier bis fünf verschiedenen Bergrücken, die sich in mannigfaltiger Farbung und Beleuchtung hintereinander aufbauen. Dann verengt sich die Straße, durch die wir fahren. Die Granitfelsen rücken an den Bahnkörper unmittelbar heran und lassen kahle, steile, graue Wände zu beiden Seiten aufragen.

Besonders hübsch macht sich die Lage der Kreisstadt Slatoust im Gouvernement Ufa, wo sich seit 1811 eine von deutschen Meistern aus Solingen, Remscheid und Klingenthal angelegte staatliche Fabrik zur Herstellung kalter Waffen befindet. Auf dem Bahnhof werden in einer Bude Dolche, Messer, Spazierstöcke, Briefbeschwerer und gröbere Arbeiten aus Gußeisen in guter Ausführung und zu billigen Preisen feilgehalten.

Zehn Werst weiter, hinter Urshumka, erblicken wir zur rechten Hand auf einem Hügel einen Obelisken von Granit, der in russischer Schrift auf der einen Seite den Namen „Europa", auf der anderen „Asien" trägt. Wir sind auf dem höchsten Punkte der Strecke von Samara nach Tscheljabinsk angelangt. Unser Zug rollt ohne Pause über die Grenze der beiden Kontinente hinweg,

aber wir fühlen in unserer Phantasie etwas Unaussprechliches, die Ahnung einer anderen, unermeßlichen Welt, die sich vor uns auftut, die Nähe des gewaltigen Ländergebietes, wo sich die Menschheit wahrscheinlich zuerst dem Zustand tierischer Roheit entrissen hat.

Mehrere Seen öffnen sich vor unseren Augen. Der größte von ihnen ist der Ilmenskij-See, in dessen Nähe sich Goldgruben befinden. Dann folgt nach mehreren Stunden eine Station, die nicht nur für die Auswanderer von Wichtigkeit ist, sondern auch für uns eine besondere Bedeutung bekommen sollte.

Tscheljabinsk wird als Ausgangspunkt der sibirischen Bahn betrachtet, obwohl die Züge, die von hier in östlicher Richtung abgehen, zunächst das Gouvernement Orenburg kreuzen und damit in geographischem Sinne wieder europäisches Gebiet berühren. Aber den Eindruck, den man von dem Leben auf der Station und in der vier Werst entfernt liegenden Stadt empfängt, trägt ein ganz asiatisches Gepräge. Etwa zwanzig Gleise liegen nebeneinander, und unaufhörlich ächzen und pfeifen die Lokomotiven, welche die Waggons unter lautem Rasseln hin- und herschieben.

Während unser sibirischer Zug langsam in die Station fährt, verwickelt sich die Menge der Zuschauer zu einem dichten Knäuel, in dem sich einzelnes schwer unterscheiden läßt und nur die rote Mütze des Bahnhofsvorstehers als ruhender Punkt in der Erscheinungen Flucht zu erkennen ist. Tataren, Baschkiren und Sarten erscheinen in zerlumpten Kleidern vor uns. Russische Bauern tragen ihre geringen Habseligkeiten in einem Bündel unter dem Arm. Bettler und Kranke drängen sich an die Passagiere, während die Türen der Coupés geöffnet werden.

Wir sollen fünfzig Minuten Aufenthalt haben, Zeit genug, um das Leben, das sich auf diesem Punkt an der Grenze von Europa und Asien abspielt, genau beobachten zu können. Hier macht alles Halt, was in dem Neuland jenseits des Urals sein Glück versuchen will oder mit zertrümmerten Hoffnungen von dort wieder zurückkehrt.

In dem Wagenpark, der auf den Gleisen aufgestellt ist, unterscheidet man Coupés für den Transport von Gefangenen, die hinter vergitterten Fenstern und Türen sitzen und von Soldaten mit aufgepflanztem Gewehr bewacht werden, sowie vollständig eingerichtete Sanitätswagen. Ein unangenehmer Apothekengeruch entströmt ihnen. Man findet hier auch einen Wagen, der in eine regelrechte russische Kirche umgewandelt ist, um den Gläubigen sogar während der langen Reise den Ausdruck ihrer religiösen Empfindungen zu ermöglichen. Ein Gotteshaus in einem Eisenbahnzug, mit einem Altar, Muttergottesbild und brennenden Kerzen, mit Männern und Frauen, die sich unaufhörlich verneigen und bekreuzigen, bildet in jedem Fall eine der originellsten Errungenschaften des modernen Verkehrslebens.

Wir überlegen, wie wir die lange Zeit auf der Station möglichst nützlich anwenden können. Zeitungen gibt es überhaupt nicht, und von der Welt und ihrem Lauf sind wir hier völlig abgeschnitten. Dafür hat sich der Handel mit Postkarten auch im Ural eine Filiale zu verschaffen gewußt. Wir kaufen ein paar Dutzend davon, die von den Bergen, Feldern und Seen nur eine mäßige Vorstellung geben, und senden sie in die Heimat ab. Aber der Aufenthalt im Wartesaal ist unerträglich, denn überall sitzen und lagern in den unglaublichsten Stellungen an den Tischen und auf der Erde Auswanderer mit Kisten,

Paketen, Traglasten. Die Atmosphäre ist von einem unerträglichen Geruch erfüllt, und wir eilen ins Freie.

Da meldet uns der Stationsvorsteher, daß neun Werst vor uns sich ein Eisenbahnunglück ereignet habe. Ein Güterzug, der aus der Stadt Kurgan einen großen Buttertransport nach Rußland schaffen sollte, sei entgleist. Einer von den beiden Lokomotiven sei der Kessel geplatzt. Sie habe beim Umstürzen die andere mit sich gerissen, so daß sie nun beide neben dem Fahrdamm liegen. Zwölf Wagen seien völlig zertrümmert und, was das Traurigste dabei, neun Menschen, Zugführer, Kondukteure und Bauern, getötet worden. Drei Stunden sei die mindeste Zeit, die wir in Tscheljabinsk zubringen würden.

Wir suchen sie in der Stadt, die eine halbe Meile von der Station liegt, auf irgend welche Weise totzuschlagen. Auf ungepflasterten, schmutzigen Straßen fährt uns der Kutscher durch ein Birkenwäldchen nach der Stadt, wo es außer einem Volkstheater in antikisierendem Stil nur wenig zu sehen gibt.

Dergleichen Bühnen findet man gegenwärtig in vielen größeren Städten Rußlands. Sie verfolgen den Zweck, das einfache Volk von Völlereien und vor allem von dem verderblichen Schnapsgenuß fern zu halten, ihm eine harmlose Zerstreuung zu gewähren und, wenn auch zunächst mit bescheidenen Mitteln, es an künstlerische Genüsse heranzuziehen. Statt des Alkohols, der ganze Generationen verwüstet und das Volk körperlich und sittlich zugrunde richtet, fließt hier der wohlschmeckende, duftende, Leib und Seele erwärmende Tee in Strömen. In Petersburg lernte ich in dem „Narodnij Dom" (Volkshaus) ein Unternehmen dieser Art im größten Stil kennen,

und es scheint, daß dieses Vorbild auf ganz Rußland einen wohltätigen Einfluß ausgeübt hat.

Wir unternehmen eine Rundfahrt durch die ungepflasterten Straßen der Stadt und machen einem Geschäft, in dessen Schaufenstern wir die beliebten bunten Uralsteine finden, einen Besuch. Die Verkäuferin zeigt uns allerlei wertlose Fassungen, während wir die einfachen Steine besitzen wollten, um sie zu Hause künstlerisch formen zu lassen. Die Verkäuferin scheint dergleichen Sachen nicht zu führen, und schon fassen wir den Türgriff, um uns wieder zu entfernen. Da bringt sie einen ganzen Kasten mit den gewünschten Sachen in allen nur denkbaren Farben und Formen herbei, die in der Tat niedlich aussehen, sehr billig sind und infolgedessen reißenden Absatz finden. Der Kutscher macht uns auf ein Restaurant aufmerksam, in dem wir uns erfrischen können. Wir betreten eine Holzbude und werden vom Kellner durch eine Reihe von Zimmern geführt, die einen entsetzlich muffigen Geruch ausströmen. Schließlich gelangen wir zu einem Büfett mit einer Auswahl halb verfaulter Delikatessen als hors d'oeuvre. Wir machen schleunigst Kehrt und fahren wieder zur Station zurück, um den Zug nicht zu versäumen, der nach unserer Meinung bald weiterfahren muß. Von dem Oberkondukteur erfahren wir jedoch, daß die Aufräumungsarbeiten an der Unglücksstätte erst gegen Abend beendet sein können. Die Sache wird immer unheimlicher. Um unsere Angehörigen und Freunde zu beruhigen, setzen wir Telegramme auf, in denen wir mitteilen, daß unser Luxuszug von der Katastrophe unberührt geblieben ist. Aber die Telegraphistin macht in ihrem Bureau ein verdutztes Gesicht, als sie auf der Adresse den Namen „Charlottenburg" liest. Ich

erkläre ihr, daß es sich um Charlottenburg bei Berlin handelt. Das sei ihr nicht unbekannt, erwidert sie, aber auf der Station würden keine Depeschen nach dem Ausland befördert. Wo also denn? Im Telegraphenamt, das sich in der Stadt befindet. Ich habe keine Lust, den Weg auf den holprigen Straßen nochmals zurückzulegen, und ersuche einen mir unbekannten Herrn, der mir seine Dienste anbietet, das Telegramm für mich zu besorgen.

Tscheljabinsk ist durch den Bau der sibirischen Bahn, deren Eingangstor die Stadt bildet, zu neuem Leben erweckt worden und zählt gegenwärtig zwanzigtausend Einwohner. Aus einem unbedeutenden Ort ist sie zu einem wichtigen Mittelpunkt des Verkehrs zwischen Europa und Asien geworden. In den Schuppen stehen oft Tausende von Güter- und Personenwagen. Die russischen Kolonisten müssen hier Halt machen, um sich der Prüfung ihrer Pässe zu unterwerfen und Anweisungen auf den Erwerb von Ländereien zu empfangen. In den Schuppen finden wir Küchen, Baderäume, Krankenstuben sowie lange Tische und Bänke für das Einnehmen der Mahlzeiten. Hier herrscht ein beständiges Kommen und Gehen, Fragen und Antworten, eine Mischung von Geduld und Verzweiflung bei den Bauern, die mit ihren Frauen und Kindern, ihren zusammengeballten Habseligkeiten sich im fernen, fremden Lande ein neues Heim gründen wollen.

Wir liegen auch am Abend mit unserem Zuge fest und erfahren nichts Bestimmtes, wann wir endlich erlöst werden dürften. Der Postzug setzt sich in der Richtung, die für uns versperrt ist, in Bewegung und erreicht die Unglücksstätte. Dort steigen die Passagiere um und bedienen sich anderer Wagen, die von der entgegengesetzten Seite von der nächsten Station herangeschoben werden.

Bei unserm Luxuszuge ist dies Verfahren aber nicht durchzuführen, da sich so schnell keine Ersatzwagen beschaffen lassen. Wir müssen uns also in Geduld fassen und warten.

Auch unsere Dämchen, die wir in Ufa verloren hatten, finden sich in Tscheljabinsk wieder ein, trippeln mit hochgezogenen Röcken unter aufgespannten Regenschirmen durch den aufgeweichten Boden und begeben sich in den Wartesaal. Ein paar von ihnen besehen sich unsern Zug und werden von Mitreisenden, die für billige Reize empfänglich sind, zu einer Flasche Sekt eingeladen. Alsbald hört man ausgelassenes Lachen und helles Gläserklingen. Die Bauern recken die Hälse und betrachten staunend, was im Innern des Zuges vorgeht. Aus dem Tage ist die Nacht geworden, ohne daß wir uns in Bewegung gesetzt haben. Auch am nächsten Morgen, Mittwoch, liegen wir noch fest. Die Katastrophe muß allerdings sehr ernst gewesen sein, wenn man mit der Beseitigung ihrer Spuren so lange zu tun hat.

Unser Gespräch dreht sich natürlich mit Vorliebe um das Vorgefallene. Wir waren geneigt, darin eine üble Vorbedeutung für die Fortsetzung unserer Reise zu erblicken. Unsere Stimmung wurde auch dadurch in keiner Weise gehoben, daß drei Unterbeamte, die mit dem verunglückten Güterzuge gereist waren, sich bei uns einfanden und von den verrenkten Armen und Beinen erzählten, mit denen sie glücklicherweise davongekommen waren. Eine wahrhaft klassische Ruhe bewahrte von uns eigentlich nur eine Exzellenz aus dem russischen Finanzministerium, ein Deutsch-Russe, der bis nach Irkutsk reisen wollte, um dann eine verwickelte Expedition, zuerst zu Wagen, dann zu Roß und endlich auf dem Schiff nach der Lena anzutreten. Er hatte von seiner Behörde den Auftrag erhalten, bei den

Unternehmern, die an den Ufern dieses Flusses Goldwäschereien unterhalten, die Steuerschraube schärfer als bisher anzuziehen. Unsere Exzellenz meinte, wir könnten doch froh sein, daß nicht wir, sondern andere von dem Unglück betroffen wurden. Er äußerte ferner, daß bei solchen Gelegenheiten getötet zu werden, nicht so schlimm wäre, als mit zerbrochenen und traurig zusammengeflickten Gliedern weiter durchs Leben humpeln zu müssen. Ein schöner Trost, der uns nicht gerade erheiterte.

Vierundzwanzig Stunden sind bereits vergangen, und noch immer wissen wir nicht, wann es weiter gehen soll. Ich sitze in meinem Coupé, das mir niemand streitig machen darf, hinter dem Vorhang, der das allzu grelle Sonnenlicht mildert, am Fenster und vertraue die Eindrücke dieser bewegten Stunden meinem Tagebuch an. Ich höre beständig das Pfeifen der Lokomotiven, das Rollen der Eisenbahnwagen, das Gewirr von hundert Stimmen in verschiedenen Sprachen. Auf das Trittbrett des Zuges hat sich ein kleiner Junge hinaufgeschwungen und bettelt um eine Gabe. Ich gebe ihm fünf Kopeken, um Ruhe zu haben. Natürlich erreiche ich dadurch aber nur das Gegenteil, denn in wenigen Minuten kommt ein zweiter und dritter Bettler, so daß es mit dem Arbeiten nichts wird. Nun ist ein voller Tag auf der Station verloren gegangen. Endlich, Mittwoch mittag, setzt sich unser sibirischer Zug wieder in Bewegung.

Selbst nachdem die Aufräumungsarbeiten so lange gedauert hatten, bekamen wir beim Vorbeifahren noch ein grauenvolles Bild der Zerstörung zu sehen. Die zweite Lokomotive hatte sich, als die Explosion erfolgte, wie ein wild gewordenes Ungetüm aus der Urwelt unter dem gewaltigen Druck der Wasserdämpfe mit dem geplatzten

Kessel aufgebäumt, war auf den Tender der ersten Maschine gesprungen, hatte jenen von ihr abgerissen und war mit ihm den etwa acht Fuß hohen Fahrdamm hinabgestürzt. In demselben Augenblick war aber auch die erste Lokomotive aus dem Gleise gestoßen und auf die andere Seite des Dammes hinabgeschleudert worden.

Die Waggons lagen mit eingedrückten Seitenwänden und abgebrochenen Rädern neben- und übereinander als riesiger Haufen von eisernen Stäben, Platten und Stufen. Die Schienen waren aus dem Unterbau gerissen und wie Draht verbogen. Die unmittelbare Nähe der großen Auswandererstation ermöglichte es in kurzer Zeit, mehrere hundert Arbeiter nach der Unglücksstätte zu befördern. Im Wald und auf freiem Feld war ein ganzes Lager für die Arbeiter errichtet worden, die Zelte aufgeschlagen hatten und mit Pferden und Wagen herbeigeeilt waren, um den Verunglückten zu helfen und die Spuren der Katastrophe zu beseitigen.

Unser Zug schlich vorsichtig über die Stelle hinweg, wo noch alles an die traurige Begebenheit des vorausgegangenen Tages erinnerte. Zur Beruhigung konnte uns allerdings der Umstand dienen, daß es sich hierbei nicht um einen Mangel bei der Ausführung der Bahn, sondern um die unglaubliche Leichtfertigkeit eines wahrscheinlich angesäuselten Lokomotivführers handelte.

Von Tscheljabinsk nach Irkutsk.

Die westsibirische Linie umfaßt die Strecke von Tscheljabinsk bis zum Übergang über den Ob bei Kriwoschtschekowo, die mittelsibirische reicht von hier bis nach Irkutsk. Der Luxuszug braucht für diese beiden Strecken die Zeit von einem Mittag bis zum Morgen des darauffolgenden fünften Tages. Hinterläßt die Fahrt über den Ural eine Fülle gefälliger und romantischer Eindrücke, die an den Harz oder Thüringen erinnern, so verändert sich der Charakter der Landschaft bis Irkutsk völlig. Die Bahn durchzieht auf einer Strecke von zweitausendzweihundertfünfzig Kilometern ausschließlich flaches Gebiet, dessen Charakter durch Wald und Steppe bestimmt wird. Die Bahn würde keinerlei Schwierigkeiten zu überwinden haben, wenn die mächtigen sibirischen Ströme nicht zu langgestreckten und kunstvollen Brückenbauten genötigt hätten.

Gerade die Flüsse waren es aber, die den Beginn der Arbeiten an verschiedenen Stellen erlaubten, so daß die Linie mit einer Schnelligkeit hergestellt werden konnte, die ohne Vergleich dasteht.

„Von den Angriffspunkten aus" sagt Wiedenfeld in dem Buche, auf das wir uns schon vorher bezogen, „wird im neuerdings sogenannten teleskopischen Verfahren vorgerückt, wie es zuerst in großem Umfang beim Bau der

amerikanischen Pacificbahn ausgebildet worden ist und jetzt bei allen, durch unwirtliche wegelose Gegenden führenden Erschließungsbahnen angewendet wird; der zuerst oberflächlich hergestellte Schienenweg bildet die Zufuhrstraße für die weiteren Teile, so daß der teure Landtransport fast ganz vermieden werden kann. Auch das Baupersonal wohnte bei der Erbauung der sibirischen Bahn, hierin dem Bau der transkaspischen Bahn folgend, zu großem Teil in einem Eisenbahnzuge, der mit dem Fortschreiten des Baues von der Lokomotive des Materialienzuges während des Entladens vorgeschoben wurde; man sparte dadurch erheblich an Wagen und hatte durch die Ausnützung der doch unter Dampf stehenden Lokomotive nur geringe Kosten für die Beförderung des Wohnzuges aufzuwenden."

Von Tscheljabinsk ist die Anlage der sibirischen Bahn bis zu ihrem Endpunkte eingleisig, und es bedarf keiner besonderen technischen Vorbildung, um zu erkennen, daß sie, namentlich auf der Strecke bis Irkutsk, zu schnell und ohne genügende Berücksichtigung des lebhaften Verkehrs gebaut ist, der sich auf ihr alsbald entwickeln sollte. Die Zahl der Ausweichestellen ist allerdings eine so große, und der Aufenthalt auf den Stationen, wo ein Zug von der entgegengesetzten Richtung erwartet wird, eine so lange, daß damit eine Gefahr für die Sicherheit des Verkehrs nicht verbunden ist. Die Konstruktion der Brücken über die sibirischen Ströme, die aus dem Innern Asiens hervorbrechen und sich den Weg zum Nördlichen Eismeer bahnen, verdient um so mehr Anerkennung, als sie mit großen Schwierigkeiten verbunden war. Das Bett dieser Flüsse schwillt im Frühling außerordentlich an, tritt über die flachen Ufer und überschwemmt das Land in weitem

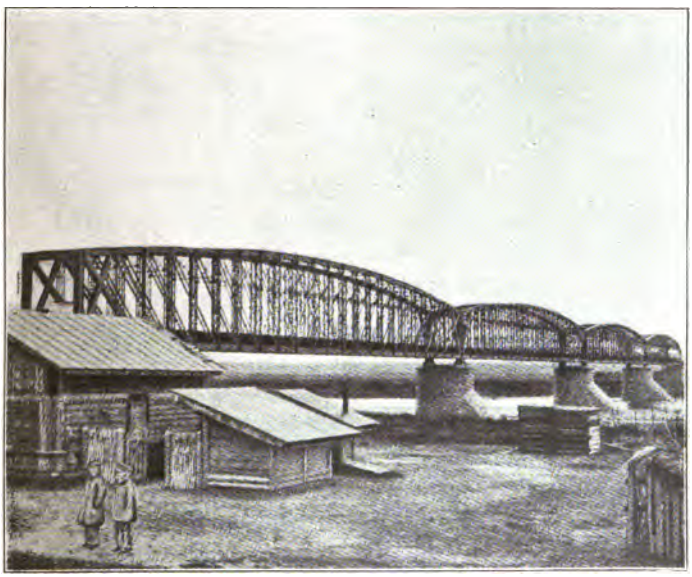
Umkreise. Wegen der Schiffahrt mußte man hohe, steinerne Pfeiler in dem starken Gefäll des Wassers errichten und die Bogenspannung der Brücken ungemein weit ausführen. Auch diese entsprechen dem eingleisigen Betrieb der Bahn, und es dürfte große Mühe verursachen, sie später für ein zweites Gleis zu verbreitern. Modelle von ihnen waren in der russischen Abteilung der letzten Pariser Weltausstellung mit der Anlage der Caissons, die in die Flüsse gesenkt wurden, den Granitpfeilern und den eisernen, vergitterten Bogenführungen zu sehen.

Die Brücke über den Tobol bei Kurgan ist 470, die über den Ischim bei Petropawlowsk 235 Meter lang. Unmittelbar vor Omsk führt eine 685 Meter lange Brücke über den Irtysch. Noch hundert Meter länger ist die Eisenkonstruktion, die bei Kriwoschtschekowo über den Ob errichtet ist. Am imponierendsten macht sich der sechs Bogen umspannende Brückenbau bei Krassnojarsk, der sich hinter der hübsch gelegenen Stadt in einer Länge von 925 Metern über den Jenissei hinzieht.

Daneben finden sich aber auf der west- und mittelsibirischen Strecke über Bäche und schmale Schluchten auch eine Anzahl Holzbrücken, die beständig ausgebessert werden müssen, um den lebhaften Eisenbahnverkehr aushalten zu können. Sie werden aber bereits in großer Anzahl in eiserne umgewandelt, so daß auch dieser Mangel, der sich übrigens bei dem Bau der amerikanischen Pacificbahn anfänglich ebenfalls bemerkbar gemacht hat, in nicht zu langer Zeit beseitigt sein wird.

In ähnlicher Weise sucht man auch den Unterbau der Gleise an solchen Stellen, wo er sich als zu schwach erwiesen hat, zu verbessern. An einzelnen Strecken hat man mehrere Werst lang ganz neue, höhere Dämme neben den alten

Brücke über den Jenissei.



Brücke über den Tobol.

niedrigen aufgeschüttet, die bei starken Regengüssen leicht unterspült wurden.

Von den Naturgewalten, mit denen man beim Bau der sibirischen Bahn zu kämpfen hat, konnten wir uns später in der Mandschurei ein Bild machen. Dort hatte bei der Station Schache ein furchtbares Unwetter getobt, mit unaufhörlichen Regengüssen einen kleinen Fluß anschwellen lassen und dadurch einen Damm, der sein Bett einschloß, zerrissen. Die Gegend wurde in wenigen Stunden meilenweit unter Wasser gesetzt, das massive Stationsgebäude zum Teil aus dem Fundament gehoben, zum Teil abgebröckelt und zerbrochen. Ein ganzes Dorf war dabei zerstört worden, und die armen Bewohner wateten bis an die Hüften im Wasser, um zu retten, was möglich war.

Aber schon früher, hinter Omsk, waren wahre Ströme von Regen herniedergestürzt, die uns zwar gegen Hitze, Staub und Mücken schützten, aber für die Sicherheit der Fahrt bedenklich zu werden schienen. Die Dämme wurden in kurzer Zeit derartig ausgewaschen, daß die Schwellen zum Teil freilagen und man mit dem Spazierstock oder Regenschirm in den lehmigen, weichen Boden tief hineinstoßen konnte. Der Regen strömte immer heftiger hernieder, so daß man weder auf den Stationen spazieren gehen noch auch durch die beschlagenen Fenster ins Freie sehen konnte.

Unsere Petersburger Exzellenz, welche den Goldsuchern an der Lena in ihre Geschäftsbücher sehen soll, macht ein trübes Gesicht und spricht von der Möglichkeit, daß wir unter der Last des Zuges auf einem Boden, der nicht einmal durch Schotterung befestigt ist, recht ungemütlich abrutschen könnten. Aber schneller, als wir es hoffen durften, lacht uns wieder die Sonne, und auch in der Landschaft voll-

zieht sich eine charakteristische Veränderung. Die Heide, die so lange vorgeherrscht hatte, bedeckt sich mit Sträuchern. Die Bäume treten erst vereinzelt, dann gruppenweise hervor, bis sich der Birkenwald zu beiden Seiten der Bahn schließt.

Bei der Anlage der sibirischen Bahn fällt es auf, daß sie die größeren Städte, die dadurch miteinander verbunden werden, nicht in allen Fällen unmittelbar berührt, sondern zwischen ihnen und den Stationen einen oft beträchtlichen Zwischenraum läßt.

Während der Fahrt hat man das Gefühl, daß der Schienenweg bis nach Irkutsk in einer einzigen geraden Linie angelegt ist, die von Westen nach Osten führt. Mehrere Meilen weit erblickt man auf den Ausweichestellen nach beiden Richtungen das Gleis als eine immer mehr zusammenlaufende Doppellinie bis zum Horizont. Wird in der Nacht ein Zug erwartet, so erkennt man die rot leuchtenden Augen der Lokomotive, die entgegenkommt, als kleine, im Dunkeln aufblitzende Punkte oft zwanzig Minuten lang, bevor sie in die Station einrollt.

Erst auf der Karte bemerkt man, daß diese anscheinend gerade Linie eine Menge Schwingungen macht und langsam auf- und niedersteigt, ohne daß die Passagiere es merken. Hinsichtlich der Annäherung an die Städte hat man die Entscheidung nur davon abhängig gemacht, inwieweit sich Schwierigkeiten, die mit der Bodenformation und dem Lauf der Flüsse zusammenhängen, am besten überwinden ließen. Bald mußte man einen Sumpf umgehen, bald erwies sich die Überbrückung der Ströme in unmittelbarer Nähe der Stadt als schwierig.

Bei kleineren Ortschaften hat man es nicht für lohnend

erachtet, sich bei der Anlage der Bahn nach ihnen zu richten, sondern angenommen, daß sie, soweit es ihre Entwicklungsfähigkeit erlaubt, ihr allmählich von selbst zustreben werden. In anderen Fällen hat man es für zweckmäßiger gehalten, lieber Zweigbahnen zu bauen, anstatt mit der Hauptlinie einen Umweg zu machen. Auf diese Weise entgeht den Passagieren der Anblick mehrerer Städte, die für die Entwicklung Sibiriens von Bedeutung sind.

Nur die lange Reihe von Baracken, die für die Auswanderer aufgeschlagen sind, und die Menge von Männern, Frauen und Kindern, die mit Säcken, Körben und Bündeln ein armseliges Nachtquartier in den Schuppen oder im Freien beziehen, lassen darauf schließen, daß sich hier ein Mittelpunkt für die Landverteilung und Ansiedelung befinden muß. Als charakteristisch fällt es ferner auf, daß auf jeder Station eine Annahmestelle für die vom Staate eingeführten Sparkassen eingerichtet ist. Sie haben großen Anklang bei der russischen Bevölkerung gefunden. Ihre Einnahmen erfahren von Jahr zu Jahr eine bedeutende Steigerung und liefern zum Teil die Mittel für den weiteren Ausbau der sibirischen Bahn.

Schon Tscheljabinsk liegt, wie erwähnt, von der eigentlichen Stadt entfernt und wird mit ihr durch ein Birkenwäldchen verbunden. Da es sich hier um einen lebhaften Kreuzungspunkt der Eisenbahn handelt, wo die Auswandererzüge zusammengestellt werden, war es wichtig, ein offenes Terrain zu finden, auf dem man sich mit der Anlage der Gleise, den Wagenparks, den Maschinenwerkstätten, den Arbeiter- und Auswandererbehausungen, je nachdem der Verkehr sich steigert, nach allen Richtungen frei entwickeln konnte.

Kurgan hat über zehntausend Einwohner und liegt

am rechten Ufer des Tobol. Der Name der Stadt erinnert an die runden, zur Form eines Hügels oder Kegels aufgeschichteten Gräber, die sich im südlichen und östlichen Rußland, vor allem aber in Sibirien und Mittelasien finden. Im Innern sind sie mit Stein oder Holz ausgebaut und enthalten Skelette von namhaften Heerführern und Fürsten aus längst entschwundener Zeit. Der Schmuck von Bronze, Silber oder Gold, mit dem man die Toten in die Erde senkte, sollte ihnen als Zeichen weltlicher Macht und Herrlichkeit bleiben, bis unsere Zeit, von Forschertrieb oder Gewinnsucht beseelt, den Toten die Ruhe störte, genau so, wie es bei unsern Hünengräbern der Fall war. Eine schöne Sage steht mit dieser Stadt in Verbindung. Es heißt, ein reicher Tatarenfürst habe seiner schönen und zärtlich geliebten Tochter nach ihrem Tode einen solchen Kurgan errichten lassen, der von rohen Händen wiederholt nach Schätzen durchwühlt wurde. Die Verstorbene habe den Schimpf, der ihr angetan wurde, nicht ertragen können. In einer klaren Sommernacht habe sie sich plötzlich aus dem Grabhügel erhoben, sei in einem silberglänzenden Wagen durch die Luft davon geflogen und dann in einem benachbarten See verschwunden.

Gegenwärtig bildet Kurgan einen wichtigen Platz für den Transport der Butter, die in dieser Gegend gewonnen wird. Man erblickt auf den Stationen ganze Reihen von Wagen, in denen die Butter, in Eis verpackt, nach dem europäischen Rußland verschickt wird. Sie gelangt dann über Libau oder Petersburg nach Kopenhagen, wo sie als dänische Butter besonders in England ein weites Absatzgebiet findet.

Ebenso weit von der Eisenbahnstation ist Petropawlowsk entfernt. Die Stadt wurde im Jahre 1752 zum

Stadt Kurgan.

Schutz gegen die Überfälle der Kirgiskaisaken am Ufer des Ischim angelegt und auf den Namen der beiden Apostel Peter und Paul getauft. Bald entwickelte sich hier ein wichtiger Sammelpunkt für die Handelsartikel, die aus Mittelasien von der Bucharei bis nach China eingeführt wurden.

Unter den 20000 Einwohnern befinden sich 35 pCt. Mohammedaner. Ein besonderer Tauschhof wurde eingerichtet, der aus hundertsiebenunddreißig kleineren, steinernen Buden besteht. Sie sind durch ein großes Dach miteinander vereinigt und öffnen ihre Läden nach dem innern rechtwinkligen Platz dieser merkwürdigen Anlage, wo die Erzeugnisse Rußlands gegen die Asiens ausgewechselt werden. Außerdem besitzt Petropawlowsk große Schlächtereien sowie Anstalten für die Verarbeitung von Tierprodukten, Gerbereien, Wollwäschereien, Talgsiedereien usw. Kurgan, die vorher erwähnte große Station für die Butterausfuhr nach dem Westen Europas, und Petropawlowsk sind gegen zwei Kilometer von der Stadt entfernt.

Um nach Omsk zu gelangen, muß man sich einer Zweigbahn bedienen, die vom Bahnhof nach der über drei Kilometer weiter gelegenen Hauptstadt des früheren Generalgouvernements Westsibirien mit ihren fünfzigtausend Einwohnern führt.

Die Gründung und Entwicklung von Omsk fällt in die spätere Zeit der Kolonisierung von Sibirien. Erst zu Anfang des achtzehnten Jahrhunderts erkannte man die Bedeutung des Punktes, wo der Om sich in den Irtysch ergießt. Die Nachrichten, die über den goldhaltigen Boden dieser Gegend in Petersburg einliefen, veranlaßten Peter den Großen, dorthin eine Expedition auszurüsten. Die

ersten hölzernen Befestigungen wurden im Jahre 1717 am linken Ufer des Om angelegt, erwiesen sich aber bald als unzureichend. Es wurde daher im Jahre 1765 eine neue Festung nach dem Vaubanschen System und an der jetzigen Stelle, dem rechten Ufer des Om, angelegt.

Die Stadt besteht auch gegenwärtig mit wenigen Ausnahmen — das Kadettenhaus ist ein Steinbau — aus hölzernen, einstöckigen Häusern. Eine Brücke verbindet die beiden Teile der Stadt miteinander. Der Boden ist sandig und salzhaltig, die Luft trocken, das Klima im allgemeinen ungesund. Die Temperatur ist starken Schwankungen unterworfen. Heftige Winde und viele Niederschläge machen den Aufenthalt in dieser Gegend wenig angenehm.

Omsk bildet gegenwärtig den Sitz für die Verwaltung des Steppen-Generalgouvernements und des Gebiets Akmolinsk. Unter den dreizehn griechisch-katholischen Kirchen verdient die Nikolaikirche eine besondere Beachtung, weil sich in ihr eine Fahne Jermaks, des Eroberers von Sibirien, befindet. Sie wurde aus Beresow hierher gebracht und zeigt auf der einen Seite den Erzengel Michael, auf der andern den heiligen Demetrius, beide zu Pferde.

Bemerkenswert ist auch das Museum der kaiserlichen geographischen Gesellschaft wegen seiner Sammlung von Fischen, Vögeln und Säugetieren verschiedener Art, seiner Funde aus der Urzeit, den Gerätschaften der eingeborenen Bevölkerung und der eingewanderten Bauern sowie der Erzeugnisse der Hausindustrie. Durch den Irtysch ist für Omsk eine wichtige Wasserstraße geschaffen. Mehrere Karawanenwege nehmen hier ihren Anfang. Von entscheidender Wichtigkeit für den Zuwachs der Bevölkerung

und die geschichtliche Bedeutung der Stadt ist jedoch die sibirische Bahn geworden.

Unsere Gedanken eilen zu der Stätte hinüber, wo in der ehemaligen Festung der große Dichter F. M. Dostojewski von 1849—53 unfreiwillig weilte. Wegen seiner Teilnahme an der Petraschewskischen Verschwörung verhaftet, zum Tode verurteilt und auf der Richtstätte begnadigt, hatte Dostojewski in Omsk namenlose Leiden zu erdulden. Er wurde beim Brennen und Stoßen von Alabaster mit dem Drehen von Schleifsteinen beschäftigt und mußte bei dem Bau einer neuen Kaserne Ziegel über den Festungswall schleppen.

Aber die Schmach, die ihm angetan war, vermochte nicht die geistige Kraft zu brechen, die in ihm lebte, sondern fachte sie nur zu dichterischer Glut an und erfüllte seine Phantasie mit einer Fülle rührender Gestalten, denen er in seinem unübertrefflichen Werk „Memoiren aus einem toten Hause", worunter das Zuchthaus zu verstehen ist, dauerndes Leben geliehen hat. Man hat die Spuren dieser grausamen Justiz, die Rußland über einen seiner geistigen Führer verhängte, verwischt, denn das Haus, in dem Dostojewski als Sträfling lebte, ist nicht mehr vorhanden.*)

Auch der Anblick von Tomsk wird den Augen des Reisenden entzogen, der sich auf der sibirischen Bahn befindet. Um diese Stadt zu erreichen, muß man auf der Station Taiga die Zweigbahn besteigen, auf welcher der Zug die etwa zehn Meilen weite Strecke in drei und einer halben Stunde zurücklegt.

*) Vgl. des Verfassers „Russische Literaturbilder", Berlin 1899. Verlag des Allgemeinen Vereins für deutsche Litteratur.

Bekanntlich ist Tomsk Universitätsstadt, und zwar die einzige in Sibirien, mit einer juristischen und einer medizinischen Fakultät sowie mit wertvollen wissenschaftlichen Sammlungen. Vor allem sind das archäologische, das zoologische und mineralogische Museum sowie das botanische Kabinett im Laufe der Jahre zu wichtigen Pflanzstätten ernster Forschung geworden.

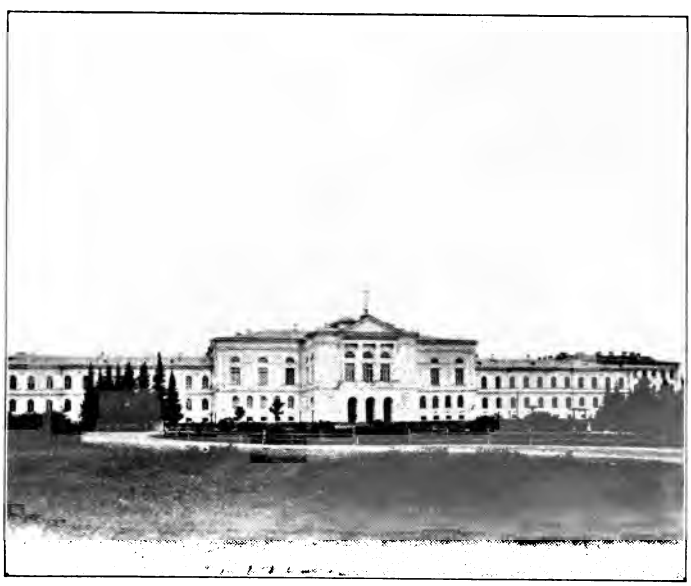
In der Stadt, die zweiundfünfzigtausend Einwohner zählt, ist es einer Anzahl namhafter Gelehrter gelungen, nicht nur den vierhundert Studenten als Vorbild für gelehrte Forschungen zu dienen, sondern auch die Schätze, die Sibirien in sich schließt, zu verdienter Anerkennung zu bringen und dadurch dem Unternehmungsgeist neue Bahnen zu erschließen. . . . . .

Bemerkenswert ist auch die Zusammenstellung der Bibliothek, die mit der Universität verbunden ist. Wir finden darin die umfangreiche Büchersammlung des russischen Dichters Shukowski, bekannt als Erzieher Alexanders II. und hervorragender Übersetzer der deutschen Klassiker, und die Bibliothek unseres verstorbenen Rudolf von Gneist, die nicht weniger als zehntausend Bände und Broschüren aus der von ihm so glänzend vertretenen juristischen Wissenschaft umfaßt.

Nach Tomsk sind auch die Bergwerksverwaltung und Goldschmelze, die sich früher in Barnaul befanden, überführt worden. Die Städte, die mit der Eisenbahn unmittelbar verbunden sind, entbehren nicht des landschaftlichen Reizes oder des charakteristischen Aufbaues.

Am wirksamsten macht sich Krassnojarsk, die Hauptstadt des Gouvernements Jenissei, am Ufer des gleichnamigen Stromes, wo sich eine Bevölkerung von siebenundzwanzigtausend Einwohnern niedergelassen hat. Der

Tomsk.



Tomsk. Universität.

Jenissei gewährt an dieser Stelle ein imponierendes Bild mit seiner Breite von über einem Kilometer, seinen malerischen Windungen und den Inseln, die aus dem Wasser hervorragen. Außerdem ist der Fluß zu beiden Seiten von bewaldeten Höhen umgeben, die in das Panorama eine beständige Abwechslung bringen.

Krassnojarsk liegt am linken Ufer des Jenissei, der an dieser Stelle einen Nebenfluß, die Katscha, in sich aufnimmt. Die Bahn fährt um die Stadt herum. Man erkennt die Kirchen mit den vergoldeten Spitzen und inmitten der Häuser den Stadtpark, auf den die Bewohner besonders stolz sind, weil er besser als irgend ein anderer in Sibirien erhalten und gepflegt ist. Während wir weiterfahren, bleiben wir mit der Aussicht auf die sich immer mehr verkleinernden Häusergruppen noch eine Weile in der Nähe des Flusses und gleiten über ihn dann auf einer langen, eisernen Brücke hinweg, während die Höhenzüge sich uns zur Rechten noch eine Weile fortsetzen.

Die Brücke über den Jenissei ist zweifellos die schönste, die wir beim Überschreiten der sibirischen Ströme überhaupt kennen gelernt haben. In sechs mächtigen Bogen legt sich dieses stolze Bauwerk über den Strom, der kurz vorher, von Bergen eingeengt, mit so raschem Gefälle dahineilt, daß an den granitnen Pfeilern mächtige Eisbrecher angebracht werden mußten.

Eine literarische Überraschung bietet sich etwa eine halbe Meile von der Stadt in dem Landhause oder wie die Russen sagen, „Datsche" Tarakanowka. Ihr Besitzer, G. W. Judin, ein eifriger und sachkundiger Bücherinhaber, hat darin eine Bibliothek von mehr als 100000 Bänden gesammelt. Die Sammlung von Werken über Sibirien läßt erkennen, welchen breiten Raum die Beschreibung

von „Neu Rußland" zwischen dem Ural und dem Stillen Ozean in der Literatur aller modernen Kulturvölker einnimmt.

Es folgt ein warmer Sommertag, der uns mit dem Duft des eben gefallenen Regens und der uns begleitenden Wälder erfrischt. Bald werden wir aber von den Moskitos belästigt, gegen die sich die Arbeiter auf der Strecke Netze über das Gesicht ziehen. Zwischen Nischne Udinsk und Tulun hinterläßt die Gegend einen immer mehr kultivierten Eindruck. Wir begegnen kleinen und größeren Dörfern und Ansiedelungen, die von Auswanderern eingehegt worden sind. Die Felder sind beackert oder in Weideplätze umgewandelt.

Dann folgt mit Tulun wieder eine größere Station, wo ein Dutzend Lokomotiven in einem Schuppen stehen und ein Güterzug mit Steinkohle, die in dieser Gegend bis nach Irkutsk hin gefunden wird, uns entgegenfährt. Die Station Sima, zu deutsch Winter, zeigt uns ein lächelndes Sommerantlitz. Sie bringt uns in die Nähe des Flusses Ja — nicht so auszusprechen wie die Braut vor dem Traualtar dem Pfarrer antwortet, sondern wie der Esel schreit, — und zeigt, daß hier wieder größere Kohlenlager vorhanden sein müssen. Wir beschäftigen uns mit dem Gedanken, ob wir mit unserer Verspätung seit Tscheljabinsk, von der bisher nur zehn Stunden eingeholt sind, den Anschluß an den Expreßzug finden werden, der die Fahrt jenseits des Baikalsees fortsetzt. Der Oberkondukteur fragt bei der dortigen Station Myssowaja telephonisch an und erhält die Antwort, daß wir mit Ungeduld erwartet werden.

Sehr hübsch wirkt der Anblick von Irkutsk, wo die Stunde Aufenthalt uns die Möglichkeit gewährt, zu Fuß

Das Ufer der Angara auf dem Wege zum Baikalsee.

Am Angarafluß.

oder mit einem Wagen die Anlage der Stadt wenigstens in allgemeinen Umrissen kennen zu lernen. Sie liegt wie auf einem großen, uns zugeneigten Teller da, so daß man schon aus dem Coupé ihre ganze Anlage und die Verteilung der Hauptgebäude erkennen kann. Sie werden alle überragt von den fünf Kuppeln und dem freistehenden Glockenturm der Kasanschen Kathedrale, in der Mitte eines großen Platzes.

Die Bahnhofsanlage liegt in einer Senkung, und eine lange, hölzerne Brücke, von der man den lebhaften Verkehr mit den ein- und auslaufenden Zügen beobachten kann, führt über die schnell fließende Angara hinweg zur Stadt. Sie besitzt ein sehr inhaltreiches Museum der kaiserlich geographischen Gesellschaft, das für die Archäologie Ostsibiriens von großer Bedeutung ist und dem auch aus der Flora Chinas wichtige Zuwendungen gemacht worden sind. Das Theater, das im Jahre 1897 vollendet wurde, ist ein überraschend schöner und gelungener Bau, und am Ufer der Angara befindet sich das Haus des Generalgouverneurs.

Drei Stunden fahren wir dann noch am Ufer der Angara einher, bis wir den Baikalsee erreichen, der wegen seiner Lage und Landschaft sowie seiner originellen Verkehrseinrichtungen ein selbständiges Glied im Rahmen der sibirischen Bahn bildet und infolgedessen eine besondere Betrachtung verlangt.

Daß Eisenbahnfahrten von so langer Dauer wiederholt auch außerhalb der Stationen unterbrochen werden, darf niemanden wundernehmen. Die Ursachen hierzu waren verschiedener Natur. Einmal hielten wir, nachdem wir uns eben in Bewegung gesetzt hatten, infolge des Geschreis und der lebhaften Gestikulation eines Bahn-

beamten wieder an, der auf eine bestimmte Stelle unseres Zuges hindeutete.

Als sie näher untersucht wurde, ergab es sich, daß ein Bauer unter dem Waggon auf einem eisernen Schutzbrett zwischen den Rädern Platz genommen hatte, um die Reise in dieser gefährlichen Lage als blinder Passagier mitzumachen. Er wurde mit einigen derben Schimpfworten davongejagt, und wir konnten die Reise fortsetzen.

Sehr drollig machte es sich ein anderes Mal, als der Lokomotivführer die Maschine zurückdrehen mußte, weil ein Bahnwärter sich mit seiner roten Fahne auf die Schienen gesetzt hatte und, da ihm die Zeit vermutlich zu lang wurde, eingeschlafen war. Ein Stock, der auf seinem Rücken und weiter hinunter geschwungen wurde, brachte ihn wieder zum Bewußtsein seiner Pflicht. Mehrere von den sibirischen Hunden, die auf den Stationen nach Abfällen aus dem Speisewagen suchten, wurden von den Rädern gepackt und sofort getötet.

Eines abends wurden wir durch einen heftigen Ruck erschreckt und fürchteten, daß einer unserer Passagiere aus dem Zuge gestürzt sei. Die Möglichkeit eines solchen Unfalls war in keiner Weise ausgeschlossen, da die Coupétüren sowohl von den Schaffnern wie von den Passagieren oft lange Strecken offen gelassen wurden, was für das Einströmen frischer Luft ebenso zweckmäßig, wie bei dem Verkehr innerhalb der Züge, in dem sich auch Kinder aufhielten, höchst bedenklich war. In Wahrheit hatte sich aber nur ein Schaf auf das Geleise verirrt und den Ruck hervorgerufen. Ähnliche Störungen, unter denen wir aber nicht zu leiden hatten, sollen durch die Rinderherden hervorgerufen werden, die wir in Gruppen von oft fünf- bis sechshundert Stück neben dem Gleise erblickten.

Überraschend war der Blumenreichtum, den man während der Fahrt beobachten konnte. Wir sahen zu beiden Seiten der Bahn eine Fülle von blauen und gelben Primeln, sowie zahllose Glockenblumen sprießen, die in mannigfaltiger Zusammenstellung als liebliche Augenweide wirkten. Große Büschel wurden davon, während der Zug auf den Stationen hielt, auf den Feldern gepflückt und schmückten unseren Tisch im Speisewagen bei jeder Mahlzeit.

Die eigentlich charakteristische Blume, die alle anderen an Schönheit und Größe übertraf, und die während des größten Teils der Fahrt unsere treue Begleiterin blieb, gehörte der Gattung der Steinbreche an, mit dem botanischen Namen Saxifraga crässifolia. Sie bildet eine der beliebtesten Zierpflanzen Sibiriens und trat in unabsehbaren Beeten schon am Ural zutage, um uns dann bis jenseits des Baikalsees und sogar in die Mandschurei hinein nicht wieder zu verlassen. Diese Blume hat einen hohen, fleischigen, rötlichen Schaft, ihre Blätter sind breit und eiförmig, ihre Blüten von auffallender, dunkelrosaroter Farbe. Sie setzen sich derartig an dem Stengel an, daß sie in ihren Abstufungen und Verkleinerungen dem Bau einer chinesischen Pagode nicht unähnlich sehen. Die Russen nennen sie „Honigtau" (Medjanka), trocknen ihre Blumen und machen daraus eine billige Sorte Tee.

Es war ein reizendes Bild, diese Steinbreche überall, auf Wiesen und Anhöhen, in Gräben und Schluchten zu beobachten, wie sie die zarten, rosig schimmernden Köpfchen aus dem Gras und Gestrüpp hervorstreckten und uns freundlich zuzunicken schienen, wenn der Wind darüber hinwegwehte. Wir hatten uns an dieses farbige Leben so

sehr gewöhnt, daß wir die Blumen ungern entbehrten, wenn sie auf kürzeren Strecken zu verschwinden schienen.

Aber sie kehrten immer wieder und hörten erst in der Mitte der Mandschurei auf, nachdem sie von ihrer frischen Farbe zuletzt viel verloren hatten und ins Bräunliche hinüberspielten.

Eigentümlich berührten die vielen Waldbrände, die wir in den sibirischen Sommernächten beobachten konnten. Unsagbar schön wirkte der klare Sternenhimmel, den wir nach allen Seiten bis zum Horizont verfolgen durften. Mit einer Schärfe und Deutlichkeit, wie sie dem Stadtmenschen sonst selten zum Bewußtsein kommt, traten die Gruppen der himmlischen Gestirne wie Fackeln aus dem dunkeln Firmament hervor, und Freund Jupiter hatte seine Lampe so wirkungsvoll herausgehängt, daß man danach hätte greifen mögen.

Schweigsam und geheimnisvoll zogen weite Waldgebiete an uns vorüber, als lange, schwarze Streifen. Plötzlich brach zwischen den Bäumen ein Schein hervor, der immer stärker aufleuchtete und aus dem eine dichte Rauchwolke emporwirbelte. Das Element griff schnell um sich. Man konnte erkennen, wie die Flammen von einem Baum zum andern hinübersprangen, bis sie endlich ein ganzes Waldgebiet in wild aufschlagende Lohe verwandelt hatten.

Die Ursachen dieser Waldbrände sind sehr verschieden. Zum Teil werden sie durch die Funken hervorgerufen, die aus den mit Holz geheizten Lokomotiven in weitem Umkreis geschleudert und vom Wind oft weit fortgetragen werden. Zum anderen Teil sind sie die Folge der Trockenheit, die in vielen Gegenden herrscht, wenn die Sonne Wald und Wiesen ausgedörrt hat.

Oft wird aber auch das Gestrüpp mit den Stümpfen ausgestorbener Bäume angesteckt, wenn man den Boden für die Landwirtschaft bearbeiten will. Von anderer Seite wurde sogar mit Bestimmtheit behauptet, daß in einzelnen Gegenden die Jäger ganze Strecken im Wald einfach selbst anzünden, damit durch den Brand das Wild hervorgescheucht werde.

Auf dem Baikalsee.

Es war vier Uhr des Morgens. Wir hatten bereits in Irkutsk unsere Koffer gepackt und uns in die Ecke des Coupés gedrückt, um ein wenig Schlaf zu finden, als der Kondukteur nach drei Stunden die Tür öffnete und die Station Baikal meldete.

Die Gepäckträger fanden sich in unserem Zuge ein, banden unsere Sachen mit Stricken zusammen, legten sie sich auf die Schulter und schritten damit eilig über den Bahnsteig. Schlaftrunken, wie wir waren, hatten wir Mühe, ihnen im Dunkel der Nacht zwischen aufgestapelten Waren und andern Hindernissen zu folgen.

Das sechshundert Meter breite Flußbett der Angara lag als schwärzlich zitternde Masse vor uns. Der Mond war bereits untergegangen, und am Himmel blinkten nur noch einzelne Sterne mit mattem Licht. Vor uns lag eine weit ausgedehnte, im Nebel verschwimmende Landschaft, in der sich Einzelheiten nicht unterscheiden ließen.

Wir schritten einige Minuten vorsichtig den Schienenstrang entlang, gingen dann darüber hinweg und erstiegen eine hohe, hölzerne Brücke, auf der wir eine Wendung nach rechts machten.

Vor uns lag ein Ungetüm aus Stahl und Eisen von riesigen Dimensionen, aus dem vier dicke, vom Rauch

Station Baikal.

Auswanderer in Baikal.

geschwärzte Schornsteine hervorragten. Sie standen nicht in einer Linie nebeneinander, sondern zu zweien, so daß sie ein Quadrat begrenzten. Mächtige, tiefschwarze Wolken wirbelten daraus empor, blieben eine Weile in der dicken Luft hängen und zerteilten sich langsam im Nebel.

Wir befanden uns auf dem langen Promenadendeck des Trajektdampfers „Baikal", der uns über den gleichnamigen See an das gegenüberliegende Ufer nach Myssowaja bringen sollte, wo ein anderer Eisenbahnzug auf uns wartete, um uns durch die Mandschurei zu fahren. Die Nacht war noch nicht gewichen und von dem Wasserspiegel nur ein kleiner Teil zu erkennen.

Die Sonne war hinter den Bergen versteckt, die uns von allen Seiten umgaben. Man konnte aber nicht unterscheiden, wo die Grenze zwischen den Höhenzügen und den Wolken lag, die in der fahlen Beleuchtung des Morgens sich wie weit ausgedehnte Schneeflächen ausnahmen.

Auf dem Promenadendeck, das vom Tau und Dampf der Maschinen benetzt war, suchten wir die Glieder nach der achttägigen Eisenbahnfahrt wieder geschmeidig zu machen, wobei wir die Überzieher fest zuknöpften und die Kragen hochschlugen, um ein leichtes Frösteln zu überwinden, das durch den ganzen Körper rieselte. Allerlei Gestalten, Chinesen, Japaner, Arbeiter und Schiffsleute, huschten unbestimmt an uns vorüber.

Inzwischen begannen von der Station her Signale herüberzutönen und Eisenbahnwagen heranzurollen. Sie näherten sich unterhalb der erwähnten Holzbrücke auf einer schmalen Landzunge unserm Dampfer, bis sie an einem eisernen Tor Halt machten, das mit dem russischen Doppeladler geschmückt war. Darunter befand sich eine Klappe,

die an schweren eisernen Ketten hing und durch Gewinde höher und niedriger gestellt werden konnte, um, wie es der wechselnde Wasserstand des Baikalsees erforderte, eine horizontale Verbindung mit dem untern Raum des Trajektdampfers zu bilden. Dort befand sich im Bauch des Schiffes eine riesige Halle mit drei nebeneinander laufenden Geleisen.

Der Güterzug kam über die Brücke durch das eiserne Tor gefahren und schob zuerst acht beladene Güterwagen auf das mittlere Gleis des Dampfers, kehrte dann zurück und beförderte rechts und links davon noch je sechs andere Waggons, so daß der Raum völlig ausgefüllt war. Nicht weit davon ragte aus dem Wasser das große Dock für die Reinigung und Reparatur des Dampfers empor. An dem uns zunächst liegenden Ufer war, unmittelbar am See, unter schroff aufragenden Bergen eine schmale Straße herausgesprengt, auf der ein langer Güterzug stand.

An diesem Ufer war vierzehn Tage vorher der „Baikal" im Nebel, kurz bevor er landen sollte, in eine falsche Fahrrichtung geraten und auf eine Untiefe aufgelaufen, wie es mir der russische Verkehrsminister Fürst Chilkow bereits in Petersburg mitgeteilt hatte. Die Schiffsleute erzählten uns ausführlich, wie es vier Tage angestrengter Arbeit bedurfte, bis man das riesige Schiff wieder flott machte. Von dem Versuch, es mit Stahltrossen herunterzuziehen, kam man bald ab, da auch die stärksten von ihnen rissen. Es war sehr umständlich, die schwer beladenen Güterwagen einzeln aus dem Innern des Schiffes herauszuschaffen und dadurch den ungeheuren Druck abzuschwächen, mit dem sich die Eisenmassen an dieser Stelle in dem See festgebohrt hatten. Auch wußte

man nicht, ob der Versuch überhaupt gelingen würde. Aber allmählich hob sich der Dampfer, und als die Schraube wieder zu arbeiten anfing, rückte er von der Stelle. Als er ins Dock geschleppt wurde, stellte es sich heraus, daß er keinen Schaden genommen hatte und sofort wieder in den Dienst gestellt werden konnte.

Unsere Überfahrt über den See war weder bei der Hin- noch bei der Rückreise mit irgend welchen Schwierigkeiten verknüpft.

Der „Baikal" setzte sich in Bewegung, als die ersten Strahlen der aufgehenden Sonne durch die dunstige Atmosphäre drangen und die Berge klarer hervortreten ließen. Sie bilden für das Auge zwei bis drei Reihen durcheinander geschobener stumpfer Kegel, deren Spitzen derartig nebeneinander liegen, daß die ganze Linie um den See wie eine aufgerichtete Säge wirkte. In der allmählich fortschreitenden Morgendämmerung hinterließen diese Höhen um den See, auf dem weit und breit sonst nichts zu erblicken war, einen ungemein wilden und menschenfeindlichen, bei dem Verschwimmen der festen Umrisse sogar gespenstischen Eindruck.

Zur Linken wurde unmittelbar am Ufer ein kleines Dorf sichtbar, und darüber trat, während wir uns bereits in voller Fahrt befanden, plötzlich der rot glühende Sonnenball hervor. Er schien über die Spitzen der Berge mit rasender Eile hinwegzurollen und sie dabei zum Schmelzen zu bringen, denn das Licht verwandelte den Höhenzug auf weite Strecken in eine dunkel leuchtende flüssige Masse.

Die Berge waren etwa vierzehnhundert Meter hoch, ungleichmäßig bewaldet und sogar im Juli an einzelnen

Stellen noch mit Schnee bedeckt. In diesem Rahmen lag der Baikalsee glatt und ruhig wie ein Spiegel.

In Wahrheit verbinden die Schiffer, die ihn oft befahren haben, ganz andere Vorstellungen mit ihm, und in den Schilderungen, die über ihn vorliegen, ist er wegen seines überraschenden und tückischen Charakters nicht gut davongekommen.

Der Baikalsee wird an Umfang unter den Süßwasserseen nur noch von den kanadischen Seen und dem Viktoria-Nyansa übertroffen. Die Russen haben hundertsiebzig größere und kleinere Flüsse gezählt, die sich in ihn ergießen. Hingegen hat dies mächtige Wasserbecken nur einen einzigen Ausfluß, die Angara, die ihrerseits wieder dem Jenissei zuströmt. Sie wäre dazu geschaffen, eine vortreffliche Wasserstraße zu bilden, bietet aber mit ihren Stromschnellen der Schiffahrt große Schwierigkeiten.

Der Baikalsee hat die Form einer Sichel, die sich von Nordwest nach Südwest hinzieht, ist achtzig Meilen lang und an einzelnen Stellen bis zu zehn Meilen breit. Über seine Tiefe sind überraschende und zum Teil wohl auch übertriebene Angaben gemacht worden, da man nicht überall in der Lage war, sie genau festzustellen. Eine Eigentümlichkeit des Sees ist das kristallklare Wasser, das er trotz der zahlreichen Zuflüsse aus den Bergen aufweist, und das man ohne weiteres zum Trinken benutzen kann. Auch zeichnet er sich durch seinen Reichtum an Fischen aus, von denen sich eine merkwürdige Art bisher sonst nirgends hat nachweisen lassen.

Das ist der Spinnen- oder auch Ölfisch (Comephorus baikalensis), ein seltsamer Bursche sowohl wegen seines Aussehens wie des Lebens, das er führt. Er ist etwa fünfundzwanzig Zentimeter lang, und aus seinem unverhältnis-

mäßig großen Kopf, der etwa ein Drittel der Länge des ganzen Tieres ausmacht, stehen ein Paar riesige, wie hinter Brillen glotzende Augen hervor. Während ihm die Bauchflossen fehlen, sind seine Brustflossen sehr groß und aus langen, haarförmigen Fäden zusammengesetzt.

Dieser Fisch hält sich nur an den tiefsten Stellen des Sees auf, lebt also unter einem gewaltigen Atmosphärendruck, dem eine ebenso große Spannung im Innern des Tieres entspricht. Kommt der Fisch bei Stürmen einmal an die Oberfläche, so zerreißt er in der Luft wie ein Gummiballon, in den man zu stark hineinbläst. Die Folge davon ist, daß man den Spinnenfisch des Baikalsees noch niemals lebend angetroffen hat. Die zerrissenen Exemplare werden gesammelt und zur Ölgewinnung benutzt.

Auch eine bestimmte Robbenart, deren Fell man zu Pelzen verarbeitet, weisen die Naturforscher nur diesem See als eigentümliche Erscheinung der Tierwelt zu.

Beim Ausbau der sibirischen Bahn und ihrer Fortsetzung von Irkutsk in östlicher Richtung bildete der Baikalsee so große Schwierigkeiten, daß man eine Reihe von Jahren gar nicht wußte, wie man ihrer Herr werden sollte. Schon die hohen Dämme, die man am Ufer der Angara errichtete und mit Mauern stützte, um gegen Überschwemmungen gesichert zu sein, kosteten viel Zeit und Geld. Dann beschäftigten sich die Ingenieure mit der Frage, wie die Eisenbahn um das südliche Ufer des Baikalsees gelegt werden könne. Man unternahm jahrelang Terrainstudien, um die zweckmäßigste Linie ausfindig zu machen, konnte aber zu keinem bestimmten Entschluß kommen.

Die schroff zum Ufer abfallenden Berge machten die Anlagen von vielen Tunneln notwendig, wie man sie

in Sibirien noch gar nicht gebaut hatte, wo die Ungunst des Klimas und der Mangel an Arbeitsmaterial ganz andere Verhältnisse hervorrufen als bei ähnlichen Bohrungen in Europa. Schon der Kostenpunkt hatte etwas Abschreckendes und riet zur Vorsicht, nachdem die Bahn auf der bisher fertig gestellten Strecke bereits große Summen verschlungen hatte. Vor allem konnte man sich aber über die Strecke nicht einigen.

Es standen sich zwei Pläne gegenüber, den Schienenstrang entweder von der Station Baikal unmittelbar am See nach dem Dorfe Kuluk zu legen oder ihn bereits von Irkutsk ausgehen zu lassen und am Ufer des Irkut demselben Ziele zuzuführen. Eine Unzahl Konstruktionen wurde entworfen. Die Ingenieure mußten die Gegend immer wieder bereisen.

Aber aus den Vorschlägen und Gutachten, die eingereicht wurden, wuchs kein bestimmter Plan hervor. Während dieser hin- und herschwankenden Überlegung drängte alles dazu, den Anschluß mit der Ussuribahn herzustellen und auf diese Weise, wenn auch zunächst mit Zuhilfenahme der Flußverbindung auf der Schilka und dem Amur, den Weg nach Wladiwostok und dem Stillen Ozean zu erreichen.

Während man überlegte, was zu tun sei, kam der russische Verkehrsminister, Fürst Chilkow, unter dessen Leitung die sibirische Bahn ausgebaut wurde, auf einen ganz anderen Gedanken. Bei seinen Reisen durch Amerika hatte er das System der Trajektdampfer, wie es namentlich in den Vereinigten Staaten angewendet wird, genau studiert.

Über den Mississippi, Missouri, Ohio und andere Ströme hat man, bevor man sich zum Bau fester Brücken

entschloß, zuerst ganze Eisenbahnzüge mittels solcher Dampfer befördert, um den Reisenden das Umsteigen und der Verwaltung das umständliche Geschäft des Umladens von Gütern zu ersparen.

Die bedeutendste Anlage dieser Art findet man in der Bai von San Francisco, wo die Fährschiffe vier Eisenbahnzüge nebeneinander aufnehmen können. Ein ähnlicher Trajektdampfer wurde nun auch für den Baikalsee auf der Armstrongschen Fabrik in England aus Siemens-Martinstahl hergestellt. Er mußte jedoch derart konstruiert werden, daß er gleichzeitig auch als Eisbrecher dienen konnte.

Natürlich gab es keine Möglichkeit, ihn so, wie er gebaut war, mit seiner Länge von 290 Fuß und seiner durchschnittlichen Breite von 57 Fuß in das Innere von Sibirien zu versenden. Man lieferte ihn in seinen einzelnen Teilen in Petersburg ab und schaffte diese dann auf der Eisenbahn bis nach Krassnojarsk an die Ufer des Jeneissei. Von dort wurden die Stücke mit Lastfuhrwerken nach dem Baikalsee befördert und auf einer Werft wieder zusammengesetzt. Der Dampfer erhielt den Namen nach dem See, den er in gerader Linie bis nach Myssowaja zu durchkreuzen hatte. Die Überfahrt dauert auf einer Strecke von sechsundsiebzig Kilometern, die ungefähr der Länge des Genfer Sees entspricht, dreieinhalb bis vier Stunden. Es werden keine Personen-, sondern nur Güterwagen in der vorher angegebenen Weise verladen.

Ist das Wetter günstig, so kann man alle drei Gleise in dem unteren Schiffsraum benutzen. Bei Sturm und starker Wellenbewegung entsteht aber die Gefahr, daß die drei Reihen Waggons durcheinander geschüttelt werden. Um die heftigen Schwankungen zu vermeiden, die auch

für die Sicherheit der Fahrt bedenklich werden können, beschränkt man sich in solchen Fällen auf das mittlere Gleise.

Der „Baikal" wird durch fünfzehn zylindrische Kessel geheizt und enthält drei Maschinen. Zwei von ihnen setzen die hinten liegenden Schrauben in Bewegung, und eine dritte dient dazu, den an der Spitze des Dampfers befindlichen Eisbrecher auf die Schollen hinaufzuschieben und sie dadurch zu zertrümmern.

Die Konstruktion ist eine derartige, daß selbst eine Eisschicht von drei Fuß Dicke zerbrochen und die Fahrstraße bis in die Wintermonate hinein offen gehalten werden kann.

Im Speisesaal des Dampfers waren große Photographien ausgestellt, aus denen man erkennen konnte, wie der Dampfer sich, von Schneenebeln umhüllt, durch die starre Decke des Sees eine Gasse bahnt, wie die Schollen zuerst abgebrochen und heruntergedrückt, dann zu beiden Seiten in mächtigen Bruchstücken aufgetürmt werden.

Um die Gewalt des Anpralls gegen die Eismassen zu verringern, hat man das Schiff mit einem Gürtel von hölzernen Keilen und Balken umgeben.

Außerdem ist noch ein zweiter, kleinerer Dampfer, die „Angara", erbaut worden, die ebenfalls als Eisbrecher dient und sich bei zwei Fuß dickem Eise als tüchtig erwiesen hat.

Da die Schiffe täglich hin und her fahren, kann man die Fahrstraße auf dem See auch während des Winters lange frei halten. Drohen die Dampfer schließlich aber einzufrieren, so werden die Passagiere mit Schlitten über den See geschafft.

Die Fahrt wird unterwegs einmal unterbrochen, da sich mitten auf dem Eise eine Frühstücksstation befindet. Dort ist eine Bude aus Holz errichtet, in welcher das Wasser im Samowar brodelt und die Kohlsuppe im Kessel gerade so wie auf dem festen Lande aufgekocht wird. Auch an sonstigen Speisen und Getränken fehlt es nicht, und die Fahrgäste haben reichlich Gelegenheit, sich für die Fortsetzung dieser originellen Schlittenpartie zu stärken. Freilich, immer geht diese winterliche Expedition, mögen die Pferde noch so munter ausgreifen, nicht ganz gemütlich ab. Besonders gegen den Frühling entstehen im Eise oft lange Risse, die sich schon von weitem durch einen kurzen, starken Knall wie beim Abfeuern einer Kanone bemerkbar machen.

An Stellen, wo man keine Dampffähren hat, pflegen die Fuhrleute sich auf tollkühne Art zu helfen, falls es ihnen unmöglich ist, um den Riß im Eise, der oft meterbreit ist und eine lange Ausdehnung hat, herumzukutschieren.

Sie schlagen um die Stelle, auf welcher sich der Schlitten befindet, mit Beilen eine offene Rinne aus und gewinnen dadurch eine im Wasser frei schwimmende Scholle. Diese Scholle stoßen sie dann als bewegliche Brücke samt dem Schlitten über den Riß so weit hinweg, bis sie auf der anderen Seite die feste Eisdecke wieder berührt. Gelingt es über die gefährliche Spalte auf diese Weise hinwegzukommen, so kann der Kutscher die Fahrt auf der glatten Fläche wieder fortsetzen. In früherer Zeit sollen aber bei solchen Experimenten wiederholt Schlitten im Baikalsee einfach verschwunden sein.

Obwohl der „Baikal" wie die „Angara" sich für die Überfahrt bewährt haben, genügen diese Verkehrsmittel doch nicht auf die Dauer der Beförderung von Personen

und Gütern, wie sie von der sibirischen Bahn verlangt werden. Sie dient nicht nur Handels- und Kolonisationszwecken, sondern hat vor allem auch wichtige strategische Aufgaben zu erfüllen. Rußlands Politik im östlichen Asien erfordert es, daß schon in Friedenszeiten immer größere Truppenmassen nach der Mandschurei entsendet werden müssen, um für alle Fälle gerüstet zu sein.

Und was würde an Transportmitteln nicht erst alles erforderlich sein, wenn die Spannung zwischen Rußland und Japan, die von Monat zu Monat an Schärfe zunimmt, zu einem Kriege führen sollte! Die sibirische Bahn verfügt über ein kolossales rollendes Material. Ich habe bei der Hin- und Herreise, soweit es irgend möglich war, auf die Nummern der Waggons, die allerdings keine sichere Berechnung zulassen, genau achtgegeben. Dabei bin ich bei den Personenwagen auf die Zahl 295 943, bei den Güterwagen auf die Zahl 801 360 gestoßen. Am Baikalsee würde in jedem Fall, so wie die Verhältnisse augenblicklich liegen, eine höchst unangenehme und vielleicht folgenschwere Stockung des Betriebs eintreten, wenn es sich um eine energische Vorwärtsbewegung nach dem Osten zu Angriff oder Abwehr handeln sollte.

Man ist daher im Jahre 1900 doch zu dem Entschluß gekommen, die Eisenbahn um den Baikalsee in Angriff zu nehmen, so schwierig die Voraussetzungen für die Arbeit auch lagen. Die Strecke, die nunmehr geschaffen wird, bringt durchaus nicht, wie man gelegentlich behaupten hört, eine Abkürzung des Weges mit sich. Im Gegenteil! Die Eisenbahn hat einen mehr als dreimal so langen Weg als der Dampfer, nämlich 257 Kilometer, zurückzulegen, und wird dazu nicht wie dieser vier, sondern bei der Langsamkeit der Fahrt, die hier geboten ist, etwa

zehn Stunden brauchen. Die Bahn, die um das südliche Ufer des Baikalsees läuft, wird in zwei Teile zerfallen. Der eine, westliche, umfaßt die Strecke vom Ausfluß der Angara bis zur Station Kultuk und besteht aus Felsenrücken, die in einer Höhe bis gegen vierhundert Fuß unmittelbar aus dem Ufer aufsteigen und dabei eine Anzahl Einbuchtungen und Vorgebirge bilden.

Die Bahn muß jene auf Brücken überschreiten und diese mittels Tunnel durchfahren, wobei starke Krümmungen notwendig sind. Der andere, östliche, Teil dieser Linie durchschneidet zuerst mehrere Vorgebirge, tritt dann, während die Berge sich vom Ufer entfernen, auf eine breite Terrasse, nähert sich wieder dem See und erreicht über eine größere Anzahl von Brücken die Station Myssowaja.

Bis zur Bucht von Tanchoi, auf einer Ausdehnung von dreiundfünfzig Kilometern, ist die Bahnanlage bereits fertig und für den Güterverkehr eingerichtet, während man sie in ihrem ganzen Umfang zu Beginn des Jahres 1905 zu eröffnen hofft. Nach den Berechnungen des Ingenieurs Sawrimowitsch, der das ganze Unternehmen leitet, werden sich die Gesamtkosten mindestens auf 75 Millionen Mark belaufen. Wie groß die Ausgaben sind, die durch die ganze sibirische Bahn verursacht wurden, läßt sich natürlich nur in abgerundeten Zahlen angeben. Man nimmt aber an, daß sie mit allem, was zu ihrer völligen Fertigstellung noch gehört, hinter zwei Milliarden Mark nicht wesentlich zurückbleiben werden.

Aller Wahrscheinlichkeit nach werden die meisten Passagiere im Lokalverkehr auch später die Dampferfahrt der Eisenbahnfahrt wenigstens in der schönen Jahreszeit vorziehen. Aber für den durchgehenden Militär- und

Güterverkehr, namentlich aber für die Beförderung von Massen ist es naturgemäß von größter Bedeutung, von Wind und Wetter auf dem Baikalsee und anderen Zufälligkeiten, die beim Dampferbetrieb unvermeidlich sind, unabhängig zu sein. Es sollen auf der Linie um den See im ganzen elf Stationen eingerichtet werden. Die Arbeiten werden namentlich in letzter Zeit mit größtem Eifer betrieben, aber trotzdem gehen sie für die Wünsche des Zaren und seiner Minister noch immer nicht schnell genug von statten.

Bis auf weiteres werden die Güterwagen in Myssowaja auf dieselbe Weise ausgeladen, wie sie an der Station Baikal auf den Dampfer geschafft wurden. Wir finden dort dieselbe spitze Landzunge mit dem eisernen, vom Doppeladler gekrönten Tor und der verstellbaren Klappe.

Ganz ungenügend sind die beiden Stationsgebäude am westlichen und östlichen Ufer des Sees, unansehnliche, unbequeme, kleine Holzgebäude, die wahrlich nicht vermuten lassen, daß hier die Straße für einen sich beständig steigernden Weltverkehr liegt. Es ist für die Passagiere kein geeigneter Warte- und Gepäckraum vorhanden. Zu Hunderten liegen die Auswanderer auf der Erde und verzehren ihre Vorräte in Gestalt eines großen Laibes Brot mit einem Hering oder einer Gurke, wobei sie allerlei Gerätschaften herbeischleppen, in denen sie sich ihren Tee zubereiten. Die Bahnverwaltung dürfte froh sein, wenn sie auch dies wichtige Verbindungsglied zwischen dem Osten und dem Westen der sibirischen „Magistrale" eingefügt hat.

Der Baikalsee bleibt nach wie vor ein unheimlicher Geselle, denn er ist offenbar vulkanischen Ursprungs, und in der Schmiede des Feuergottes, der dies gewaltige Wasserbecken geschaffen und die Berge durcheinander ge-

Baikal am Baikalſee.

Auf dem Baikalſee.

worfen hat, scheint das Element noch immer nicht erloschen zu sein. Man nimmt an, daß die Stürme und heftigen Wellenbewegungen, die auch bei sonst ruhigem Wetter entstehen, die heißen Quellen in den Bergen und das plötzliche Auftauen des Eises an einzelnen Stellen im Winter sich nur auf diese Weise erklären lassen. In Irkutsk meint man, daß man nur auf dem Baikalsee aus tiefem Herzen beten lerne. Schon den Mongolen galt er als das „heilige Meer", dem man mit ehrfürchtiger Scheu nahte.

Mit seiner genaueren Durchforschung, namentlich in den nördlich gelegenen Teilen, hat es noch gute Wege. Nach Fertigstellung der Bahn, die gegenwärtig um seine Ufer gelegt wird, dürften Handel und Wissenschaft sich des eroberten Terrains ebenfalls bemächtigen und Unternehmungen ins Leben rufen, vor denen man bisher zurückschreckte.

Die internationalen und russischen Schlafwagenzüge werden in nicht zu langer Zeit ohne Unterbrechung von Moskau bis an den Stillen Ozean durchgeführt werden, so daß die Passagiere auf einer Strecke von achttausend und siebenhundert Kilometern und während einer Fahrzeit von vierzehn Tagen ihren Platz im Coupé nicht mehr zu wechseln brauchen.

Durch die Mandschurei.

Jenseits des Baikalsees, der mit seinen schönen Ufern unseren Blicken erst langsam entschwindet, erreicht der sibirische Zug nach drei Stunden das breite Tal der Sselenga und beginnt allmählich zu steigen. Während der Fluß sich verengt, fahren wir über ihn auf einer fünfhundert Meter langen Brücke hinweg.

Bald erreichen wir Werchne-Udinsk, von wo eine Poststraße in südlicher Richtung bis an die chinesische Grenze nach Kiachta führt. Dort befindet sich der Hauptsitz des Teehandels von China nach Rußland, und über diesen Punkt wird auch die neue Eisenbahnverbindung gelegt, die auf kürzerem Wege als durch die Mandschurei, nämlich durch die Wüste Gobi, nach Peking führen soll. Der sibirische Zug überschreitet mehrere Flüsse, in deren Tälern hier eine Zementfabrik und dort ein Eisenwerk auftaucht, und erreicht in einer Höhe von 1037 Metern den Rücken des Jablonowygebirges. Der Charakter der Landschaft ist wildromantisch. Zwischen kahlem, schroff aufragendem Gestein erblicken wir einen Tunnel, der mit seiner Inschrift daran erinnert, daß sich hier die Wasserscheide für den Lauf der Ströme befindet.

Die Russen haben dafür einen pathetischen Ausdruck gefunden, indem sie auf die eine Seite des Por-

tals die Worte „Zum Stillen Ozean“ (K welikomu Okeanu) und auf der anderen die Inschrift „Zum Atlantischen Ozean“ (K atlantitscheskomu Okeanu) anbrachten. In Tschita, der Hauptstadt des Transbaikalgebietes, werden wir durch umfangreiche Maschinenwerkstätten überrascht und sehen die Leute an einem neuen, massiven Stationsgebäude arbeiten. Wir folgen zwei Stunden lang dem Lauf der Tschita, des gleichnamigen Flusses, mit seinen zahlreichen Windungen zwischen ununterbrochenen Höhenzügen.

Wiederholt stoßen wir auf militärische Abteilungen, und das Gespräch dreht sich um die Truppenmassen, die im Laufe der letzten Zeit in der Mandschurei zusammengezogen worden sind. Wir hatten kaum Zeit, alles zu beobachten, was sich nun vor unseren Augen in dieser Beziehung abspielen sollte.

Die Grenze Chinas, die bei der Station Mandschuria anfängt, hätten wir fahrplanmäßig mittags erreichen müssen. Statt dessen trafen wir aber wegen der Verspätung, die erst zur Hälfte eingeholt war, am nächsten Tage in aller Frühe dort ein. Nach unseren Uhren war es sogar erst zwei Stunden nach Mitternacht, aber sie mußten es sich gefallen lassen, daß wir den Zeiger auf dem Zifferblatt sechsmal vorwärts herumdrehten, da wir fortan nicht mehr nach Petersburger, sondern nach der Zeit von Charbin rechneten, die jener so viel Stunden vorauseilt.

Die Station, die früher Nagadan hieß, soll mit ihrem neuen Namen daran erinnern, daß sie den Anfang der chinesischen Ostbahn bildet, und die Passagiere auf die Umgestaltung aller Verkehrseinrichtungen vorbe-

reiten, die durch den Schienenstrang der Russen hervorgerufen wird.

Beim Verlassen des Zuges erblicken wir eine weite, tote, dünn bewachsene Ebene, die von flachen Bergzügen am Horizont eingerahmt ist. Ein paar niedrige, gelb angestrichene Holzhäuser, denen ein grünes Dach aufgesetzt ist, dienen als Wartehalle, Kasse und Güterschuppen. In dem Raum, wo man nicht nur nach Wladiwostok und Dalny, sondern auch nach Moskau und sogar nach Petersburg Billetts erhält, ist alles unsagbar einfach eingerichtet, als handele es sich um eine Haltestelle auf einer Klingelbahn.

Wir sitzen wie in einem Dorf auf Bänken, an einem ungedeckten Tisch und lassen uns von einem Chinesen, dem ersten, der auf unserer Reise das Amt des Kellners ausübt, den überall gut zubereiteten Tee, leidlich frisches Brot und etwas Butter bringen, die wir wegen ihres verdächtigen Geruches kaum mit den Lippen berühren und dann vorsichtig beiseite schieben. Der schöne Morgen lockt zu einem Dauerspaziergang zwischen dem Dutzend Schienensträngen, die hier nebeneinander laufen und daran erinnern, wie lebhaft der Verkehr sich an diesem Platz in der letzten Zeit gesteigert hat.

Ein gemütlicher Österreicher, der alles mit den Augen seines Wienertums ansieht, kann kaum Worte der Verwunderung dafür finden, daß das „Kaffeehaus", womit er den Speisewagen im Zuge meinte, noch immer nicht geöffnet ist. Neben dem Schuppen wächst bereits ein großes, mehrstöckiges, steinernes Gebäude, das vorläufig von Gerüsten bekleidet ist, für die Verwaltung der Station aus der Erde. An der hastigen Arbeit der

Kulis merkt man, daß alles schnell unter Dach und Fach gebracht werden soll.

Das Gebiet, das wir durchfahren, ist reines Steppenland. Die niedrigen Höhenzüge, die wir vorher gesehen haben, verschwinden vollständig, und es bleibt nichts anderes übrig als eine gleichmäßige, gelblich grün schimmernde, von der Sonne vertrocknete Grasfläche. Fast könnte man glauben, in einem Boot über ein ruhiges Meer zu fahren.

Aber alsbald erkennt das Auge, welche fieberhafte Tätigkeit auf der ganzen Strecke in der Mandschurei entfaltet wird, nicht nur, um den Verkehr sicher zu gestalten, sondern vor allem militärische Vorkehrungen zu treffen, die weite und ganz bestimmte Ziele verfolgen.

Alle vier oder fünf Werst bemerken wir steinerne Wachtgebäude für Soldaten, die wie auf Vorposten in einem Feldzug stehen, daneben Wirtschaftsräume, Schuppen für Pferde und Pulvermagazine, die durch ein flatterndes Fähnchen kenntlich gemacht sind. Chinesische Arbeiter, die weiter nichts als einen bunten Lappen um die Hüften geschlungen haben, sind in kurzen Zwischenräumen zu Hunderten zusammengetrieben, um die Gleise an Stellen zu befestigen, wo sich der Boden gelockert hat, und auf einzelnen Strecken neue Dämme aufzuschütten.

In Chorchonte, etwa drei Stunden hinter Mandschuria, tritt der strategische Gedanke, den man mit der Bahn durch die Mandschurei verfolgt, noch deutlicher zutage. Man hat überall, oft unter erschwerenden Umständen, artesische Brunnen bohren müssen, um den Bedarf an Wasser zu decken. Auf dieser Station hat man aber gleich zwei schwere, große, massive Türme erbaut und zwischen ihnen einen so großen Zwischenraum ge-

lassen, daß die Lokomotiven für zwei Züge gleichzeitig Wasser nehmen können.

Die Türme sind mit Schießscharten versehen und so eingerichtet, daß sich fünfzig bis sechzig Mann in ihnen gegen feindliche Angriffe bequem verschanzen können. Man gewinnt sofort den Eindruck, daß die mandschurische Bahn viel sorgfältiger als die west- und mittelsibirische gebaut ist. Schienen, Schwellen und Dämme sind aus besserem Material angefertigt als in jenen Gegenden. Das Bild der Steppe ist durchaus nicht eintönig wegen der wechselnden und oft prächtigen Beleuchtung, die sich vom Sonnenaufgang bis zum Abend auf ihr abspielt und immer neue Bilder an uns vorbeiziehen läßt.

Das Wilde und Ursprüngliche der Gegend, das sich alle paar Stunden merklich steigert, hat sogar etwas ungemein Spannendes. Eine halbe Stunde rast ein wildes Pferd mit flatternder Mähne, so daß es den Boden kaum zu berühren und durch die Luft zu schweben scheint, an unserem Zuge einher, bis es von einem russischen Soldaten eingefangen wird. Ein Zug Kamele trabt an uns vorüber, und auf jedem von ihnen sitzt zwischen den beiden Höckern ein Mann mit roter Bluse und hohen, schwarzen Stiefeln, ein Symbol der Herrschaft, welche der russische Bär über diesen Teil von China für alle Zeiten auszuüben gedenkt.

Die Zahl der Kulis wird immer größer. Scheu und neugierig halten sie sich in der Nähe des Zuges auf, und wenn einer von den Passagieren sie in seinem photographischen Apparat einfangen will, lassen sie sich gutmütig zu einer Gruppe zusammentreiben.

Wir haben schon die zwölfte Station hinter Mandschuria hinter uns, und überall wiederholt sich das Bild

rastloser Arbeit, die massive Gebäude und kleine Forts an Stelle der leicht gezimmerten Holzhäuser auf dem früheren Teil der sibirischen Bahn entstehen läßt. Noch sieht man die Höhlen, die aus der Erde geschaufelt wurden und in der ersten Zeit, als die Bahn gebaut wurde, den Kulis und Soldaten zur Wohnung dienten.

Jetzt stehen die Kosaken mit aufgepflanztem Gewehr auf den Wassertürmen, den Dächern, den Anhöhen und überall sonst, wo sich ein Aussichtspunkt findet, und beobachten jede Bewegung in der Ferne. Sie geben untereinander Signale, am Tage mit Fahnen, in der Nacht dadurch, daß sie ein mit Pech getränktes Stück Werg, das um eine Stange gewickelt ist, anzünden. Kleinere und größere Trupps von Soldaten lassen sich jeden Augenblick zusammenstellen, wenn Hilfe not tut, ein Überfall erfolgen sollte oder eine Strafexpedition beabsichtigt wird. Originell wirkt der Anblick des ersten Stationsgebäudes, das im chinesischen Stil ausgeführt ist, wovon wir später noch zahlreiche, weitere Proben bekommen sollten.

Der Verkehr steigert sich auf dieser Bahn so überraschend, daß man den Russen andere Räume zur Verfügung stellen muß als den Chinesen, deren unangenehme Ausdünstung, namentlich wenn sie in größerer Anzahl versammelt sind, auch von Leuten ohne feinere Geruchsnerven unangenehm empfunden wird.

In Jrekte wird eine zweite Lokomotive vor unseren Zug gespannt, da wir die Höhe des Chingangebirges zu ersteigen haben. Die sonst so einsame Gegend wird plötzlich von Tausenden von Menschen belebt. Unter unaufhörlichem Keuchen beginnen die beiden Maschinen unseren Zug auf drei Kehrwegen auf das Chingangebirge

eintausend Meter hoch hinaufzuschleppen. Das Terrain setzt sich aus Strecken voll schroff aufragenden Gesteins, das unmittelbar vor unserem Zug herabzustürzen droht, und freundlichen, breiten Tälern zusammen.

Hirten, die hinter ihren Kühen und Lämmern zu Pferde traben, Kulis, die in Erdhütten wohnen und sich mit rauchgeschwärzten Gesichtern aus Reisig unter einem Kessel Feuer machen, Arbeiter, die zwischen den stehen gebliebenen Spitzen des ausgestochenen Erdreiches wie die Katzen lagern und zu dem Zuge emporblicken, treten uns in immer dichteren Scharen vor die Augen. Dazwischen sind große Werkstätten mit rauchenden Schloten und elektrische Anlagen angebracht.

Auf der kleinen Station, die sich auf der Höhe des Gebirges befindet, und von wo wir ebenfalls in drei Kehren in südlicher Richtung abwärts gleiten, erscheint ein elegant aussehender Mann, der mit seinem geistvoll energischen Gesicht und seinem schwarzen Vollbart eine auffallende Ähnlichkeit mit meinem alten Freunde, dem Maler Wereschtschagin hat, wie er vor zwanzig Jahren aussah. Es ist der Ingenieur Botscharow, dem man den Bau eines Tunnels durch dies Gebirge anvertraut hat und der damit noch vor Anbruch des Winters fertig zu werden hofft. So bequem der Zug die Anhöhen im Sommer und bei gutem Wetter erklimmt, so beschwerlich und bedenklich mag die Fahrt bei andauernden Regengüssen oder Schneewehen sein.

Botscharow erzählt mir von den Schwierigkeiten, die er überwinden mußte, weil die Arbeiten im Winter oft unterbrochen werden mußten. Er befehligt ein kleines Heer von zehntausend Beamten, russischen Arbeitern und

Kulis. Der Tunnel wird die Länge von drei Kilometern haben.

Dann geht die Reise wieder über weites Steppengebiet. Die chinesischen Stationsgebäude treten dabei immer zahlreicher und charakteristischer hervor. Sie sind bei den Fenstereinfassungen und auf den ausgezackten Dächern mit allerlei Ornamenten aus dem Reich der Mitte versehen. Auf dem First sitzt meistens eine Reihe von langgeschwänzten Affen oder gierig schnappenden Drachen, die aus Eisen ausgeführt sind und sich in dieser Umgebung sehr drollig ausnehmen. Am dritten Tage nach dem Betreten der chinesischen Grenze kommen wir nach Charbin, einer großen Station, wo der Zug über eine Stunde hält. Zuerst erblicken wir einen Fluß Ssungari mit einer eisernen Brücke, über welche unser Zug hinwegrollt. Am Ufer lassen zahlreiche Anlegestellen und Güterschuppen und die auf dem Wasser kreuzenden Dampfschiffe und Segelboote die Bedeutung dieses Punktes erkennen.

Wir fahren mit dem Zug einige Minuten weiter und halten dann in Neu-Charbin, einer jener aus dem Boden gestampften Städte, wie sie die russische Regierung in der Mandschurei überall ins Leben zu rufen sucht. Hier vereinigen sich die aus Dalny einlaufenden Züge mit denen, die aus Wladiwostok kommen, und der Verkehr schwillt an diesem Punkte von Jahr zu Jahr immer mehr an.

Zunächst ist man Zeuge eines tollen Jahrmarktstreibens, das sich in und vor dem hölzernen Stationsgebäude nach allen Richtungen bis zu den Gleisen der ein- und auslaufenden Züge abspielt.

Chinesen in allen möglichen Gestalten und Jahr-

gängen haben sich zum Schutze gegen die Sonne halb zerrissene moderne Strohhüte auf den Kopf gesetzt oder tragen Regenschirme mit geplatztem Gloriastoff und verbogenem Gestell. Andere drängen sich im Vorraum zum Wartesaal oder liegen zwischen den aufgestapelten Ballen auf der Erde. Inmitten der schreienden und rennenden Menschenmenge stehen ein paar persische Kaufleute in unerschütterlich würdevoller Haltung, selbst dann noch, wenn ihnen ein schmutziger Köter zwischen den Beinen hindurchläuft.

Die russischen Soldaten haben Mühe, die Ordnung aufrecht zu erhalten, und reden dabei die Sprache, die von den Kulis am besten und schnellsten verstanden wird. Sie versetzen ihnen abwechselnd einen Stoß ins Genick, geben ihnen eine Ohrfeige oder bearbeiten sie rückseitig mit der flachen Klinge, ohne daß sich die Opfer dieser schnellen Justiz gekränkt fühlen. Im Speisesaal teilen etwa dreißig Menschen ihre Kohlsuppe mit einer Armee von Fliegen, die trotz allen Fuchtelns und Wedelns nicht von den Tellern zu verscheuchen sind. Auf dem Rücken unserer Freunde schreiben wir Ansichtskarten, aber die Zeitungshändlerin, die sie feilhält, ist so unglaublich dumm und verschlafen, daß uns die Zeit, in der sie ihren Kasten öffnet und ihre Vorräte zeigt, eine Ewigkeit zu sein scheint.

Kurz bevor der Zug sich wieder in Bewegung setzt, gewahren wir auch zwei chinesische Polizeibeamte in roter Jacke, denen vorn auf der Brust in russischer und chinesischer Sprache die Bedeutung ihres Amtes schriftlich bestätigt ist. An einzelnen Stationen geben uns die Chinesen richtige Schaustellungen und führen so lange

gymnastische Kunststücke aus, bis wir ihnen einige Kupfermünzen zuwerfen.

Immer wieder fallen die massiven Stationsgebäude mit Steinwänden von fünfundsiebzig Zentimeter Dicke auf, die wie kleine Festungen wirken und in Verbindung mit allem stehen, was man im Kriegsfalle nötig hat. Stallungen, Werkstätten für Waffen aller Art, Wächterhäuser kann man in kurzen Zwischenräumen beobachten. Die Kasernen mit den Truppen, die in immer größerer Anzahl nach dem Osten abgeschickt werden, liegen meistens so weit von den Stationen ab, daß man sie im Zuge nicht sieht.

Offiziell machen die Russen nur auf ein Gebiet von wenigen Werst zu beiden Seiten des Geleises als ihr Eigentum Anspruch, aber wenn sie mehr Land brauchen, wird sich niemand finden, der ihnen das verwehrt. In dem Wort „Räumung der Mandschurei" liegt in jedem Fall eine köstliche Ironie für jeden, der diese lange Reihe von Festungen und befestigten Anlagen auf der chinesischen Ostbahn von Mandschuria bis Dalny beobachtet hat. Im Laufe eines Jahres hat die ganze Strecke eine völlig veränderte Physiognomie erhalten, und nun steht sie da als eine in Waffen starrende Heerstraße.

Man kann keinen Augenblick daran zweifeln, daß die Russen die Absicht haben, sich hier für alle Ewigkeit festzusetzen. Jede Werst zeigt die fieberhaft beschleunigten Vorbereitungen für die Möglichkeit eines Krieges.

Bei der Rückkehr begegneten wir mehrfach innerhalb weniger Stunden fünf Militärzügen, von denen jeder aus einigen vierzig Waggons bestand, und die alle in östlicher Richtung an uns vorbeifuhren.

Die Gegend hinter Charbin zeigt die Mandschurei

in landwirtschaftlicher Beziehung in sehr vorteilhaftem Licht. Überall erkennt man an der schwarzen Erde die fruchtbare Beschaffenheit des Bodens. Tagelang fahren wir zwischen Feldern mit Weizen, Kartoffeln und Raps einher.

Einen Tag vor Dalny taucht zur Linken Mukden, die alte Hauptstadt der Mandschu-Dynastie, vor uns auf. Man unterscheidet aus der Entfernung eine altersgraue, verfallene Mauer, die sich weit hinzieht, und auf ihr sieben oder acht Wachttürme. Die Bahn schneidet einen großen chinesischen Kirchhof mitten durch. Zu beiden Seiten des Fahrdammes erblicken wir unzählige grün bewachsene Grabhügel, einzeln oder in Gruppen. Die Hügel sind aber nicht wie bei uns langgestreckt und viereckig, sondern in der Form von Kugelabschnitten aufgeworfen, die einen kegelförmigen Aufsatz tragen und von einem niedrigen, kreisförmigen Erdring umgeben sind.

Hier und da sitzen oder stehen auf den Gräbern chinesische Männer und Frauen vor offenen Särgen, während andere auf der gewundenen Straße von der Stadt her angelaufen kommen, um den eintreffenden Passagieren ihre Waren anzubieten. Auch in Mukden gleicht das Stationsgebäude mit allem, was sich darum gruppiert, einem kleinen Fort, bei dessen Anblick man über die wahren Absichten der Russen bei der Besetzung dieses Ländergebietes keinen Augenblick im Zweifel sein kann.

Auf der Station entwickelt sich ein buntes, rein chinesisches Leben und Treiben, in dem die Europäer, die Gendarme, Bahnbeamte und Fahrgäste, fast verschwinden. Alte Frauen werfen sich auf die Erde und betteln um eine Gabe. Kranke strecken uns in mitleid-

Mukden.

Bei Mukden.

erregender Weise ihre verkrüppelten und wunden Glieder entgegen.

Kleine, behende Burschen bieten uns Töpfe mit frischer Milch, bemalte Fächer von geringem Wert, bunte Wedel, wie man sie zum Verscheuchen der Fliegen braucht oder den Pferden auf die Köpfe steckt, Zigaretten, die aus abscheulich riechendem Bauerntabak gedreht sind, Melonen, Bilder und Photographien aller Art, weiße Mäuse, bemaltes Spielzeug und Holzschnitzereien an.

Ein paar vornehm in Seide gekleidete Mandarinenfrauen, die diesem Treiben von weitem zuschauen, merken, daß sich die photographischen Apparate auf sie richten, wenden sich zum Ausgang des Stationsgebäudes, setzen sich in ihre Wägelchen und entschwinden dem Dunstkreis der Europäer.

Wenn der Zug sich wieder in Bewegung setzt, rollen wir über große Brückenbauten hinweg, unter denen wir sumpfiges, ausgewaschenes Terrain und einen träge hinschleichenden Flußarm erblicken. Zum Schutz der Brücke gegen räuberische Überfälle oder Versuche, sie zu sprengen, sind Kasernen angelegt, und Kosakenpatrouillen sind Tag und Nacht in Bewegung, um die Gegend zu beobachten.

Noch ein halber Tag und wir sind in Daschizjao, wo ebenfalls eine atemlose Bautätigkeit entwickelt wird. Japanische Weiber sind damit beschäftigt, auf einem Neubau, den die Station erhält, sich gegenseitig Ziegelsteine zuzuwerfen, Kulis schleppen auf Karren oder Tragbahren schwere Granitblöcke herbei. Aus der Einrichtung des Speisesaales erkennt man, daß Daschizjao ein wichtiger Punkt der Strecke sein muß. In der Tat zweigt sich hier die Bahnlinie nach Jnkau ab, von wo man die Reise nach Peking fortsetzen kann.

Sie ist vorläufig mit mancherlei Umständlichkeit verbunden, weil man in der Nähe von Niutschwang zuerst den Fluß Lao-khe mit dem Dampfer befahren, und dann in Shanghai-Kuan in einem Hotel mäßigen Ranges übernachten muß. Aber man bekommt am nächsten Morgen einen interessanten Teil der chinesischen Mauer zu sehen und erreicht dann über Taku und Tientsin gegen Abend die Hauptstadt des chinesischen Reiches.

Wir verabschiedeten uns von den Gefährten, die nach Peking wollten, blieben in unserem Expreßzug und erreichten am nächsten Morgen Dalny, die Endstation der sibirischen Bahn. Die vierundzwanzig Stunden Verspätung, die wir durch den Aufenthalt in Tscheljabinsk erlitten hatten, waren auf die Minute eingeholt, so daß wir die ganze Reise von Moskau nach dem Stillen Ozean anstatt in vierzehn, bereits in dreizehn Fahrtagen zurückgelegt hatten. Der russische Kriegsminister Kuropatkin, dem wir auf der Rückreise von Japan mit seinem Extrazug unterwegs begegneten, hatte dazu sogar noch einen Tag weniger gebraucht.

Man kann daraus Schlüsse ziehen, wie sehr sich die Leistungsfähigkeit der sibirischen Bahn in bezug auf Zahl und Schnelligkeit der Züge steigern muß, wenn man für sie ein zweites Geleise herstellt, was nur eine Frage der Zeit sein kann und auf kürzeren Strecken schon jetzt tatsächlich versucht wird.

Am Endpunkt der sibirischen Eisenbahn.

I.

Dalny.

Wer am vierzehnten Tage nach der Abfahrt von Moskau in früher Morgenstunde den Endpunkt der sibirischen Bahn in Dalny erreicht, hat eine Fülle origineller und beständig wechselnder Eindrücke in sich aufgenommen, alle nur denkbaren Unterschiede von Land und Leuten beobachtet und an dem frischen Leben, das aus der Erde sprießt, lebhaftes Interesse gewonnen.

Wie im Traum sind die Berge und Steppen, die Wälder, Flüsse und Seen, die Stationen, Städte, Niederlassungen und Fabriken, Volkstypen, wie Russen, Tunguſen, Burjäten und Chinesen, in buntem Durcheinander an ihm vorbeigezogen. Wenn der Zug sich der Ostküste von Asien nähert und auf Dämmen breite Wasserflächen überschreitet, ruft der Gedanke an den Stillen Ozean eine neue Reihe romantischer Vorstellungen hervor, die bis nach Amerika hinüberreichen. Unwillkürlich erwartet man beim Verlassen des Coupés irgend ein wirkungsvolles Schlußbild, das die empfangenen Eindrücke zusammenfassen und krönen könnte.

In dieser Beziehung erlebt der Reisende aber zunächst eine schwere Enttäuschung. Gerade der Endpunkt der

sibirischen Bahn macht vorläufig einen ganz unfertigen Eindruck. Hätte der Kondukteur uns nicht daran erinnert, daß wir bereits in Dalny sind, so wären wir auf unsern Plätzen ruhig sitzen geblieben. Nirgends war ein Bahnhof oder eine sonstige Einrichtung zu erblicken, die an einen Weltverkehr erinnert.

Unser prächtiger Zug machte in einer breiten Schlucht, die aus dem lehmigen Boden ausgegraben war, unter einem unansehnlichen Holzschuppen Halt. Mehrere Reihen von Geleisen und Wagen zogen sich zwischen der Böschung hin, hinter der die Stadt zunächst versteckt blieb. Als um die Mittagsstunde ein starker Regenguß hernieder-fiel, verwandelte sich die ganze Station in einen Tümpel, und die Räder des Zuges standen bis zu den Achsen im Wasser. Wo die Geleise aufhörten, erblickte man eine hölzerne Brücke, die über die Schlucht hinwegführte.

Wir ließen sie rechts liegen und gingen geradezu über eine hohe Treppe zu der neuen, von den Russen gegründeten Stadt Dalny, die einen wichtigen Stützpunkt ihrer Macht im östlichen Asien bilden soll.

Wir schritten durch eine schmale Straße, die sich bis zum Mittelpunkt der Stadt hinzieht und aus lauter kleinen, massiv gebauten Häusern mit hübschen Dächern, Vorgärten und Umfassungsmauern besteht. Nirgends war ein menschliches Wesen zu sehen oder ein Laut zu hören. Ohne die Kulis, die unser Gepäck trugen, hätten wir glauben müssen, in einer ausgestorbenen Stadt angelangt zu sein. Unser Weg führte uns auf einen großen Platz zum Hotel Dalny, das uns als das beste in der Stadt empfohlen war und mit seiner großen Veranda in der Tat einladend wirkte. Aber trotz der Depesche, die wir am Abend vorher abgeschickt hatten, meldete sich in

dem Gasthaus keine Seele, um uns Zimmer anzuweisen. Der Wirt schlief noch und der Portier war irgendwo unterwegs. Wir ließen unsere Sachen im Korridor abladen und harrten der Dinge, die kommen würden. Endlich gelang es uns, einen Boy in der Küche beim Messerputzen abzufassen, der die bestimmte Versicherung gab, daß in dem Hotel kein Zimmer frei sei.

Das wurde uns bald darauf auch von dem Portier bestätigt, der mit seinem langen, weißen Bart und grauem Schlafrock zunächst wie ein Gespenst einherschlich, dann aber, als er sich mit den Kulis herumprügelte, bewies, daß er ein Paar recht gesunde und kräftige Arme besitze. Er begann auf der Veranda die Vögel zu füttern, während wir betrübt berieten, wo wir ein Unterkommen finden könnten, und dabei immer ängstlich nach den Koffern schielten, die ohne Bewachung in einem Winkel des Korridors aufgeschichtet waren. Wo unsere Depesche geblieben war, wußte kein Mensch zu sagen. In gedrückter Stimmung schlürften wir unsern Tee, den wir nach langem Warten erhalten hatten, und blickten auf den Platz hinaus, auf dem ein Kutscher mit seinem Pferdchen angetrabt kam und sich in der Mitte aufstellte, während die Haustüren noch sämtlich verschlossen blieben.

Zum Glück wirkte eine von unseren Empfehlungen so unmittelbar, daß wir wenigstens unsere Koffer bei einem guten Freunde meiner Reisebegleiter unterbringen, die Sorge um ein Hotelzimmer hinausschieben und daran denken konnten, uns die Stadt anzusehen, die in Rußland gegenwärtig in aller Munde ist und diese Beachtung im wesentlichen auch wirklich verdient.

Wenn man durch die Straßen von Dalny fährt, wird man lebhaft an die Art erinnert, wie in Amerika Städte

gegründet werden. Auch dort überläßt man es nicht dem Zufall, wie und wo Menschen zusammenströmen, um ein Gemeinwesen zu begründen, sondern lockt sie zu bestimmten Punkten hin, deren Wichtigkeit man für das weitere Aufblühen der Gegend erkannt hat. Straßen werden angelegt, Häuser erbaut, alle Vorkehrungen für Beleuchtung und Kanalisation getroffen, nicht für die wenigen Bewohner, die bereits vorhanden sind, sondern für die vielen, die erst kommen sollen.

Als der Plan gebildet war, die sibirische Bahn in südlicher Richtung durch die Mandschurei zu führen, wurde die Bucht im Gelben Meere ins Auge gefaßt, um an einem eisfreien Hafen einen neuen Mittelpunkt für Handel und Verkehr zu schaffen, das Erworbene zu sichern und zu mehren. Das Ministerium Witte, das für den Ausbau der sibirischen Bahn bereits tief in den Staatssäckel gegriffen hatte, wendete wiederum Millionen auf, um aus dem Nichts eine Stadt zu schaffen und von Fern und Nah, aus der Heimat und der Fremde Kräfte heranzuziehen, die sie mit den modernen Errungenschaften der Technik versehen konnten.

Wie mit einem scharfen Messerschnitt drang die Eisenbahn in die Küstengegend vor, wo die Bewohner der alten Chinesenstadt sich gleichgültig und feindselig gegen jede Neuerung verhalten hatten.

Wie Kinder aus einem Baukasten Klötze auswählen, sie neben- und aufeinander setzen und im Spiel ihrer Phantasie überlegen, ob nach der Vorlage eine Festungsmauer, ein Turm oder ein Palast herzustellen sei, so wurden am Stillen Ozean im Laufe von drei Jahren ein paar hundert Häuser nach demselben Modell erbaut

Dalny.

und zu Wohnungen eingerichtet, die man den Ingenieuren und Beamten zur Verfügung stellte.

Monumentale Regierungsgebäude, Kirchen, Warenhäuser entstanden zu einer Zeit, als noch kein Bedürfnis für sie vorhanden war, nur um den spärlichen Bewohnern das Gefühl beizubringen, daß sie sich in keiner von der Kultur verlassenen Gegend niedergelassen haben. Dalny wurde bei dem chinesischen Dorf Talienwan am Ufer der Viktoria-Bucht angelegt. Der Name der Stadt ist nach dem russischen Eigenschaftswort für „fern", „weit" gebildet worden, nachdem die Bezeichnung der „ferne Osten", „Dalnij Wostok", für die russischen Niederlassungen am Stillen Ozean bereits zu einer feststehenden Bezeichnung geworden war.

Unser erster Besuch galt den neuen Hafenanlagen, die von fieberhafter Tätigkeit zeugen und im größten Stil ausgeführt werden. Bei der Besichtigung der Elektrizitätswerke, die von der bekannten Firma Ganz & Co. in Budapest eingerichtet worden sind, erwies sich ein Vertreter dieser Firma, Oberingenieur Czuk, als ebenso sachverständiger wie gefälliger Führer.

Wir betraten die langgestreckten Gebäude und betrachteten die darin aufgestellten Maschinen, die, von Kulis bedient, mit ihren Rädern und Kurbeln in voller Tätigkeit waren. Die Werke liefern sowohl die Beleuchtung für die Stadt wie die Kraft für die Arbeiten in den Docks. Die Anlage der verschiedenen Gebäude und Schuppen wird von einem Schornstein beherrscht, der eine Höhe von sechzig Metern erreicht. Sowohl Witte wie der russische Kriegsminister Kuropatkin waren, als sie sich in diesem Jahre in Dalny aufhielten, von der Vortrefflichkeit der hier geschaffenen Einrichtungen überrascht und drückten den

Ingenieuren ihre lebhafte Anerkennung über das aus, was in so kurzer Zeit erreicht worden war. Ein großes Trockendock naht sich seiner Vollendung, und zwei lange Molen ziehen sich weit ins Meer hinaus, auf dem wir in der Ferne mehrere japanische Kriegsschiffe erblickten. Sie hatten in den letzten Tagen eifrig Vermessungen vorgenommen und dadurch allerlei Gerüchte über die kriegerischen Vorbereitungen des Inselvolkes hervorgerufen, dessen Haltung Rußland gegenüber von Jahr zu Jahr immer herausfordernder wird. Mächtige eiserne Schuppen waren bereits errichtet, und unaufhörlich wurden Waren hin- und hergeschafft. Ein ganzes Heer von Kulis war gedungen, um die Erde auszustechen und die Ufer zu befestigen. Die Bucht wird durch eine Reihe abgestumpfter Bergkegel begrenzt, die mit der Umgebung des Baikalsees eine leichte Ähnlichkeit haben, nur daß sie niedriger erscheinen und weniger schroff zum Wasserspiegel abfallen.

Der Hauptteil der Stadt gruppiert sich um den Nikolaiplatz, von dem zehn Straßen strahlenförmig ausgehen. Durch die Verbindungen, die zwischen ihnen geschaffen sind, erhält der Stadtplan eine gewisse Ähnlichkeit mit dem Netz einer Spinne. In der Mitte des Platzes erhebt sich an hochgelegener Stelle eine russische Kirche. Von den Gartenanlagen, die sie umgeben, hat man einen hübschen Blick auf einen anderen Teil des Hafens, dessen Bucht wellenförmig gegliedert ist. In der Mitte der Kirche stehen sich das Hotel Dalny, das Stadthaus und die Wohnung des Hauptingenieurs Sacharow gegenüber. Von diesem rührt der ganze Bebauungsplan für Dalny her, und durch seine Hand sind die Mittel gegangen, die für das Entstehen der Stadt aufgewendet wurden.

Sacharow lebt und fühlt sich dort wie ein kleiner Fürst, und seine Wohnung ist wie ein Palais mit allem nur denkbaren Komfort für seine und seiner Familie Bequemlichkeit wie für den Empfang von Gästen eingerichtet. Eine echt russische „breite Natur", hat er es verstanden, sich nicht nur in seiner amtlichen Stellung, sondern auch durch persönlich empfehlenswerte Eigenschaften zum Mittelpunkt der Gesellschaft in der jungen Stadt zu machen. Die Feste, die er veranstaltet, dauern oft so lange, daß man ihn vor zwölf Uhr vormittags in seiner Ruhe nicht stören darf. Aber dann ist er für jedermann zu sprechen und voll von Ideen für die weitere Entwicklung seiner Schöpfung, auf welche die Augen von ganz Rußland gerichtet sind.

Das Gebäude des Polizeimeisters, die Schule, das Krankenhaus, Warenhäuser, wie das von Kunst und Albers, und die Wohnungen der Ingenieure reihen sich daran. Obwohl sich der rote Ziegelbau bei all diesen Villen und Wohnhäusern wiederholt, die von einer mannshohen steinernen Mauer eingefaßt sind, läßt sich doch nicht leugnen, daß das Bild der Stadt ein freundliches ist und an vielen Stellen hübsche perspektivische Wirkungen aufweist. Die gepflasterten Straßen, die breiten Bürgersteige und die Durchblicke, die man hat, lassen überall den Sinn für Zweckmäßigkeit und Ordnung erkennen. Während des Tages kann man allerdings minutenlang spazieren gehen, ohne einer Menschenseele zu begegnen. Auch mit der Sicherheit der Straßen ist es in der Nacht trotz der elektrischen Beleuchtung noch nicht sonderlich bestellt.

Die Wächter müssen durch klappernde Geräusche mit zwei Holzpflöcken zu erkennen geben, daß sie nicht eingeschlafen sind. Die böse Welt behauptet dagegen, daß die Diebe

dadurch nur auf die Stellen aufmerksam gemacht werden, wo niemand aufpaßt und sie ihrem Handwerk ungestört nachgehen können.

Während wir im Hotel Dalny unser zweites Frühstück einnahmen, strömte der Regen in solchen Massen hernieder, daß die weitere Besichtigung der Stadt vorläufig eingestellt werden mußte.

Um so größer erschien uns die Sorge, wo unsere Reisegesellschaft mit ihren Koffern die Nacht zubringen sollte, da nirgends, so weit wir auch Umfrage hielten, ein Zimmer frei war. Unsere letzte Hoffnung, in einem Privathotel unterzukommen, das für durchreisende Beamte eingerichtet worden ist, scheiterte ebenfalls, da alle Räume darin besetzt waren. Es wurden nun die verschiedensten Pläne aufgeworfen, umgestoßen und wieder aufgenommen.

Drei von unseren Freunden erklärten, daß sie unter solchen Umständen sofort nach Port Arthur weiterfahren wollten. Aber sie erfuhren, daß die Hotelverhältnisse dort noch viel ungünstiger als in Dalny beschaffen seien. Außerdem wurde uns mitgeteilt, daß die Eisenbahnverbindung zwischen den beiden Städten auf mehrere Tage unterbrochen sei. Infolge des heftigen Regens hätten die steigenden Fluten einen Brückenpfeiler eingerissen, der erst wieder ausgebessert werden müsse.

Nun besteht allerdings an den meisten Wochentagen auch eine Dampferverbindung zwischen Dalny und Port Arthur, aber weder durch telephonische Anfrage noch auf andere Weise ließ es sich feststellen, ob und wann ein Schiff dorthin abgeht. Deutsche und russische Kaufleute gesellten sich zu uns und trösteten uns damit, daß man sich in solchen Fällen mit Geduld wappnen und dem Zufall vertrauen müsse.

Nach zwei Stunden klärte sich das Wetter auf und wir konnten die Besichtigung der Stadt fortsetzen. Wir kamen durch einen hübschen Park, der ebenfalls erst vor kurzem angelegt war und auf hügeligem Terrain eine Reihe angenehmer Spaziergänge sowie die Anfänge eines zoologischen Gartens enthält. Wir begaben uns dann über eine Holzbrücke zur Chinesenstadt und blickten in die Schlucht hinab, wo unser sibirischer Zug von mehreren Reihen Güterwaggons umgeben war.

In der unmittelbaren Nähe der Brücke soll ein großer Bahnhof errichtet werden, der schon längst ein unentbehrliches Bedürfnis ist. Das Modell, das wir zu sehen bekamen, läßt darauf schließen, daß man an die Ausführung eines Gebäudes mit großen Einfahrtshallen, Wartesälen und Gepäckräumen gehen will, wie man es sonst nur in größeren Städten findet. Auch daraus läßt sich erkennen, daß man eine gewaltige Steigerung im Verkehr auf dieser Strecke erwartet und ihr in jeder Weise rechtzeitig Rechnung tragen will.

Die Chinesenstadt machte uns mit einer Häufung von Unsauberkeit bekannt, wie wir sie kaum für möglich gehalten haben. Alle Buden waren geöffnet, und man konnte die Leute überall bei ihrer Arbeit und beim geschäftlichen Verkehr beobachten.

Der Barbier übte sein Handwerk sogar auf der Straße aus, indem er den Kopf seines langzöpfigen Kunden in die Waschschüssel tauchte und ihn mit Seife und Wasser, dann mit Kamm und Bürste tüchtig bearbeitete. Eine originelle Szene konnten wir im Laden einer Pfandleiherin beobachten, wo eine Chinesin eine keineswegs einwandfreie Bettdecke nach langen Unterhandlungen für fünfundsiebzig Kopeken versetzte.

Der Schmutz, der überall herrschte, hatte namentlich in den Bäckerläden und Garküchen, an denen wir vorbeikamen, etwas Abschreckendes, und der Geruch von angebranntem Fett stieg uns so widerwärtig in die Nase, daß wir die Zigarette im Munde überhaupt nicht mehr ausgehen ließen.

Bei der Rückkehr ins Hotel wurden wir durch die frohe Botschaft überrascht, daß infolge der plötzlichen Abreise eines Gastes nun doch ein Zimmer frei geworden sei. Gute Menschen, die von unserer Not gehört hatten, waren übrigens in ihrem Eifer zu weit gegangen und in der ganzen Stadt herumgelaufen, um uns zu helfen. Dabei wurden schließlich soviel Zimmer, wenn auch wenig empfehlenswerter Art, aufgetrieben, daß manche von uns drei zur Verfügung hatten und in Verlegenheit gerieten, wie sie den plötzlichen Überfluß nun wieder abschieben sollten. Ich entschloß mich, im Hotel Dalny zu bleiben, das keineswegs ein Ideal von Reinlichkeit darstellt, aber von seiner offenen Terrasse einen Ausblick auf den schönsten Teil der Stadt bietet und namentlich am Abend die Offiziere, Kaufleute und Ingenieure, die auf der sibirischen Bahn oder nach Port Arthur reisen wollen, bis in die späte Nacht zu fröhlicher Geselligkeit vereinigt.

Der folgende Tag war ein Sonntag. Wir hatten vor dem zweiten Frühstück ein Zusammentreffen im Jachtklub verabredet. Darunter ist ein kleines, freundliches Lokal zu verstehen, das unmittelbar hinter dem Hotel Dalny liegt und von diesem nur durch einen Garten getrennt ist. Es besteht aus einer großen Veranda, die sich, hinter Blumen versteckt, sehr einladend und lauschig ausnimmt, einem Saal, in dem sich ein Büfett befindet, und einem höher gelegenen Raum, der sich als Bühne benutzen

läßt, für gewöhnlich aber als Lesezimmer verwendet wird. Die Mitglieder des Klubs bestehen aus den verschiedensten Elementen, aber es scheint, daß die Deutschen oder wenigstens die deutsch Sprechenden und Verstehenden darin überwiegen. Man trifft sich dort täglich an der von Chinesen bedienten Bar, nimmt eine Erfrischung zu sich und unterhält sich über die Tagesereignisse von fern und nah. Gleichzeitig dient der Klub aber auch als eine Art Börse, wo sich Angebot und Nachfrage begegnen, die Kreditverhältnisse erörtert und geschäftliche Fragen aller Art besprochen werden.

Nach Tisch trifft man sich dann wieder und vereinigt sich zu einzelnen Gruppen, um eine Partie Karten oder Billard zu spielen. Der Fremde trifft hier Persönlichkeiten aus allen Teilen Deutschlands, meistens jüngere Leute, die von einem romantischen Triebe nach Rußland gelockt wurden, nach Sibirien und immer weiter nach dem Osten kamen, um endlich am Stillen Ozean ihr Glück zu versuchen.

Einige von ihnen sind voll Vertrauen, daß es ihnen im Lauf der Zeit gelingen werde, sich eine Lebensstellung zu schaffen und mit dem, was sie erworben und erfahren haben, weiter zu betätigen. Andere betrachten ihr Los als eine Verbannung und werden schon melancholisch, wenn man sie an die Heimat erinnert oder gar das Wort „Berlin" ausspricht.

Dennoch herrscht in diesen Kreisen ein unverkennbar frischer Geist und wer Kraft und Geschick besitzt, mit seinem Lebensschiff auf den Wellen dieser jugendlich unruhigen, aber verheißungsvollen Entwicklung zu schwimmen, braucht nicht zu verzagen. Der schöne Sonntag hatte auch die holde Weiblichkeit aus den Häusern gelockt, und

die Damen zeigten sich in ihren leichten Sommertoiletten zu Wagen und Pferd, auch wenn sie auf dem Zweirad an der Veranda vorbeieilten, von einer so liebenswürdigen Seite, daß man in keiner Weise den Eindruck kleinstädtischer Verhältnisse empfing. Neben dem Stadtpark existiert in Dalny auch noch ein Stadtgarten, der aus frisch gepflanzten Bäumen und Beeten nur eben erst angelegt ist. In dem Musikpavillon spielt am Nachmittag eine Kapelle, und was sehen oder gesehen werden will, findet sich hier zum Spaziergang ein.

Welche Rolle das deutsche Element in Dalny spielt, habe ich mehr als einmal erfahren, niemals aber deutlicher als in dem gemütlichen Heim des Ingenieurs Czerwinski, dessen Frau sich als eine geborene Magdeburgerin zu erkennen gab und ihre Wohnung, soweit es möglich war, ganz und gar im deutschen Geschmack eingerichtet hatte. Dies Haus zeichnete sich auch dadurch vor allen anderen Wohnungen aus, daß es eine richtige deutsche Laube besaß, in der man, durch die Mauer gegen Staub und durch die herabhängenden Zweige gegen Hitze geschützt, bei einem erfrischenden Labetrunk ganz vergessen konnte, eine so unendliche Strecke von der Heimat entfernt zu sein.

Die chinesische Amme unterschied sich in ihrem Äußern freilich wesentlich von ihren europäischen Genossinnen, aber an Geduld und Zärtlichkeit, die sie dem erst vor kurzem eingetroffenen Liebling des Hauses zuteil werden ließ, blieb sie hinter ihnen in keiner Weise zurück. Der Koch aus dem Reich der Mitte rückte allerdings mit einer unangenehmen Nachricht für die Hausfrau heraus, indem er erklärte, daß er morgen den Dienst verlassen müsse. Er wiederholte unter Tränen in dem Kauderwelsch, das sich die dortigen Dienstboten im Verkehr mit

den Europäern angewöhnt haben, daß „Vater kaput", d. h. gestorben und „Mutter ganz futsch", d. h. verzweifelt sei, weshalb er durchaus nach Hause zurückkehren müsse.

Um so anmutiger und gemütlicher erschien uns dieses Heim, als die Hausfrau sich dadurch in keiner Weise um ihren guten Humor bringen ließ, sich eine Schürze vorband und im Handumdrehen selbst für die Gaben der Küche und des Kellers sorgte. Die Zeit verging uns in der Laube so schnell, daß bereits alle Sterne am Himmel funkelten und der Wächter seine klappernde Musik ausführte, als wir uns auf den Heimweg machten.

Ein Teil unserer Gesellschaft war bereits am vorausgegangenen Tage bei Sturm und Regen in einem unansehnlichen Schiff nach Port Arthur abgefahren. Nun beschlossen wir, diesem Beispiel ebenfalls zu folgen und uns zu diesem Zweck an Bord des russischen Dampfers „Nowik" zu begeben.

Aber es war wiederum unmöglich, bestimmte Angaben über die Abfahrtzeit zu erhalten. Auf gut Glück fuhren wir in einer Droschke auf holprigem Wege und durch aufgeweichtes Erdreich dem Hafen entgegen. Unterwegs konnte man wieder beobachten, welche Massen chinesischer Arbeiter in Dalny überall angestellt sind, um die Bauten in der Stadt und im Hafen so schnell als möglich zu vollenden. Wir erblickten sie dort in ganzen Scharen, wie sie unter lautem Geschrei, um ihre Kräfte gegenseitig anzuspornen, einen Wagen beluden, Lasten an Stricken herbeischleppten, Winden zogen oder bei den Erdarbeiten beschäftigt waren.

Wie in der Mandschurei bei dem Bau der sibirischen Eisenbahn, lassen sich auch bei Städtegründungen wie in Dalny und Port Arthur die chinesischen Kulis gar nicht

entbehren. Sie sind kräftig gebaut, willig und so anspruchslos, daß sie außer dem Topf Reis, den sie erhalten, von den Unternehmern kaum höher als mit zwanzig oder fünfundzwanzig Pfennigen nach unserem Gelde für den Tag bezahlt werden.

Handelt es sich um andere Hilfeleistungen, so können die Dienstfertigkeit und Unwissenheit dieser Burschen die Reisenden allerdings zuweilen zur Verzweiflung bringen. Als wir etwa zehn Minuten vor der Anlegestelle des Dampfers unsere Droschke verließen und zu Fuß weitergingen, um die Pferde auf dem schlechten Wege nicht zu schinden, stürzte sich gleichzeitig ein volles Dutzend dieser braunen Kerle auf unsere Koffer. Wie die Besessenen packten immer zwei bis drei dasselbe Gepäckstück an den Handgriffen, um es sich gegenseitig zu entreißen, so daß wir fürchteten, unsere Reiseausrüstung in lauter Fetzen verwandelt zu sehen. Kräftige Zurufe, Ermahnungen und Drohungen nützten nicht das mindeste, und das Gerauf nahm einen immer tolleren Charakter an, bis der Kutscher mit der Peitsche wie in einen Haufen bissiger Hunde hineinschlug und uns auf diese Weise vor weiteren Zudringlichkeiten und Belästigungen schützte.

II.

Port Arthur.

Der Dampfer, mit dem wir von Dalny nach Port Arthur fahren, bleibt in geringer Entfernung von der Küste, und die vier Stunden, die wir an Bord zubringen, vergehen uns ebenso schnell wie angenehm. Zunächst trägt der klare, sonnige Vormittag, der alles mit Licht und Farbe umgibt, dazu bei, uns in gute Laune zu versetzen.

Unter den Passagieren tauchen mehrere bekannte Gesichter auf, und es entwickelt sich schnell eine ungezwungene Unterhaltung über die neuen Eindrücke, die wir empfangen haben und alsbald in überraschender Weise vervollständigen sollen. In dem kleinen, aber behaglich eingerichteten Speisesalon hat der Kapitän für ein echt russisches Frühstück Sorge getragen, das sich von der lieblosen Abfütterung in den Hotels und Restaurants von Dalny in angenehmer Weise unterscheidet.

Es gibt eine richtige „Sakuska" mit Schinken, Hering, Oliven, Salaten und dem unvermeidlichen Schnäpschen sowie eine Anzahl sauber und appetitlich zubereiteter Schüsseln.

Die Küste wird durch eine Reihe von Bergen gebildet, die schwach bewaldet sind und schroff zum Ufer abfallen. Unter ihnen erhebt sich der Samson zu der stattlichen Höhe von zweitausend Fuß. Er bleibt während der Fahrt längere Zeit hindurch sichtbar, verschwindet hierauf eine Weile, taucht dann aber in der Ferne zwischen breiten Felsenspalten als bläulich schimmernder Kegel wieder auf.

Von der Eisenbahn, die beide Städte miteinander verbindet, erblickt man nichts, da sich die Strecke auf der andern Seite der Berge durchs Land hinzieht. Eine Gruppe russischer Beamter und Kaufleute nimmt mit ihren Damen das Frühstück auf dem Promenadendeck ein. Alles ist fröhlich und redselig wie bei einem Eroberungszuge in fremdes Land, das man bereits in der Tasche zu haben glaubt. Soll sich Dalny zu einem neuen Mittelpunkt des Handels entwickeln, zu einem russischen Schanghai, mit dem man das Weltmeer zu beherrschen hofft, so hat Port Arthur die Aufgabe, als starke Festung die junge Schöpfung zu schützen und im Fall eines Krieges den

Feinden die Zähne zu zeigen. So greifen die Interessen der beiden Städte unmittelbar ineinander über, und wer in der einen zu tun hat, muß auch die andere im Auge behalten.

Die Namen von bekannten Offizieren, Beamten, Kaufleuten fliegen im Gespräch hin und her. Man rühmt und verurteilt die Dinge je nach dem Verhältnis, in dem man zu ihnen steht. Allerlei Gerüchte und Klatsch schießen um so üppiger ins Kraut, als die Zeitungen sich nur auf kümmerliche Nachrichten über das, was vorgefallen oder zu erwarten ist, beschränken.

Aber die ruhige Meerfahrt mit den romantischen Küstenbildern, die dabei an den Passagieren vorbeiziehen, nimmt bald ein Ende.

Noch bevor wir Port Arthur erreichen, drängen sich die Bilder rastloser menschlicher Tätigkeit an uns heran. Die ersten Kriegsschiffe werden am Horizont sichtbar und erinnern uns an die Bestimmung, welcher der Hafen dienen soll. Die Höhen an der Küste ragen immer schroffer empor, und wir erkennen schon von weitem, daß sie stark befestigt sind. Immer dickere Rauchwolken wirbeln aus den stählernen Meerkolossen hervor, deren Zahl, je mehr wir an den Hafen herankommen, beständig größer wird. Wir nähern uns noch immer mehr dem Ufer und können bereits jedes Kastell, Waffenlager sowie die Militärposten, die aufgestellt sind, genau unterscheiden. Unser Schiff steuert einem Berg entgegen, der zunächst als eine geschlossene Mauer erscheint, sich aber alsbald teilt und in der Mitte eine schmale Einfahrtstraße zeigt.

Zwischen hohen Bergkegeln, die von Festungswerken bedeckt sind, fahren wir ganz langsam in eine Bucht hinein. Alles greift zu den Operngläsern, um Einzelheiten auf

dem Wasser und den Höhen zu unterscheiden. Namentlich die russischen Offiziere werden ganz kribblig vor Begeisterung über die Anlage dieser Küstenfestung, die sie uns auf einer Karte und durch Fingerzeige eingehend erklären, um uns den Glauben beizubringen, daß hier, im äußersten Osten Asiens, ein uneinnehmbarer Konzentrationspunkt der russischen Macht geschaffen sei.

Die Bucht von Port Arthur, in die unser Schiff hineinfährt, hat ungefähr die Form eines Eies und ist, seitdem Rußland von diesem Gebiete Besitz ergriffen hat, zum Schauplatz für eine kaum zu entwirrende und auf das äußerste angespannte Tätigkeit und Unternehmungslust geworden.

Von den Höhen der Berge, die Böschungen hinunter bis zum Ufer des Hafens, und vor allem auf dem Wasser selbst erblickt man ein ameisenartiges Gewimmel von Menschen, Fuhrwerken, Maschinen, Schuppen, Lagerräumen und Schiffen, hört man das Rasseln von Ketten, das Dröhnen von Lasten, das Geschrei von unzähligen Menschen, die sich vorwärts und durcheinander drängen. Die Luft ist aus Nebel, Ruß und Wasserdampf zusammengeballt und verschmilzt mit der Umgebung zu einer einzigen schmutzigen Masse. Langsam arbeitet sich unser Dampfer zwischen den übrigen Schiffen bis zur Haltestelle vorwärts, während unzählige Kulis sich, laut rufend und mit den Armen um sich schlagend, auf Booten und Flößen um uns gruppieren.

Am Ufer sind mächtige Kohlenlager aufgeschüttet, neben denen sich Buden für die Arbeiter mit eingefallenen Dächern und zerbrochenen Fenstern erheben. Aus dem Schlamm und der Verfallenheit des Chinesentums sucht sich modernes Leben überall unter großen Anstrengungen

emporzuarbeiten. Altes und Neues hängt vorläufig noch unorganisch miteinander zusammen. Man gewinnt keinen klaren Überblick, wie sich die Kräfte im einzelnen verteilen und einsetzen, sondern ahnt nur das vorwärtsdrängende Werden, das die toten Schalen abwirft, um den lebendigen Kern herauszufinden.

Über die Landungsbrücke kommt man zu einer ungepflasterten Straße, wo man vor Staub und Schmutz nur schwer vorwärts gelangt und sich niemand findet, der Rede und Antwort stehen kann. Die Droschken sind alle besetzt, und auch die letzten Rickshaws jagen mit den braunen Jungen, die sie ziehen und schieben, an uns vorbei. Nachdem wir zwischen Wagen und Lastträgern, neben Löchern und Abstürzen eine Weile mehr gestolpert als gegangen sind, erkennen wir, daß sich in dieser Richtung die Chinesenstadt befindet. Wir aber wollen die neue Gründung der Russen kennen lernen und gehen, vor Hitze keuchend, den Weg wieder zurück. An der Landungsbrücke finden wir endlich eine mitleidige Seele, die uns auf die rechte Spur verhilft.

Wir kommen zu einer langen, hölzernen Brücke und werden dabei fast von einer eleganten Equipage überfahren, in welcher ein mit Orden geschmückter Offizier mit einer Dame sitzt, während zwei Kosaken ihm voransprengen. Wir lassen den Bahnhof, von dem die Züge nach Dalny abgehen, rechts liegen und schieben uns ermattet vorwärts, bis es uns endlich gelingt, einer unbesetzten Droschke habhaft zu werden. Wir lassen uns nach dem Hotel Nikobadze fahren, geben dort Handtasche und Überrock ab und erteilen dem Kutscher die Weisung, uns die Stadt zu zeigen.

Port Arthur sieht man auf einem schräg abfallenden

Terrain, das an drei Seiten von Bergen eingeschlossen ist und an der vierten mit einer langgestreckten Uferstraße die Bucht berührt, an zahllosen Stellen als Stadt aus der Erde herauswachsen.

Die Lage entfaltet einen nicht gewöhnlichen, malerischen Reiz, denn auf der gegenüberliegenden Seite der Bucht erheben sich aus breiten Taleinschnitten die Berge ebenfalls zu ansehnlicher Höhe. So weit man um sich blicken kann, sind all diese Bergspitzen mit Forts und befestigten Lagern bedeckt. Der Kutscher macht uns mit unverkennbarem Selbstgefühl darauf aufmerksam, daß an einzelnen dieser Punkte bis zu elfhundert Mann zusammengezogen seien. Ob diese Angaben im einzelnen stimmen, läßt sich natürlich nicht entscheiden. Sicher ist aber, daß bei dieser Gründung von Port Arthur alles in Waffen starrt, als ob eine große kriegerische Entscheidung bereits vor der Tür stehe. Innerhalb dieses Rahmens von Befestigungen, der sich in weitem Umkreis über die Berge hinzieht, gehen die Arbeiten zum Ausbau der Stadt in einem Tempo vor sich, bei dem man das Gefühl hat, als ob jeder ungenützte Tag einen schwer einzubringenden Verlust bedeute.

Was nicht befestigt werden konnte, wird abgetragen, um Platz und Material für Neubauten zu gewinnen. Ganze Straßenzüge bestehen nur aus Gerüsten, und neben den bereits fertiggestellten Häusern schießen die noch im Bau begriffenen wie Pilze aus der Erde. Neben einem Palais ziehen sich Gräben und Pfützen hin. Gefällig tritt aus diesem wüsten Durcheinander von Neugeschaffenem und Halbfertigem das Gebäude der Militärverwaltung hervor. Nicht weit davon hat sich ein Baumeister eine Villa im modernsten Sezessionsstil errichtet.

In imponierender Weise hat sich auch das Warenhaus von Kunst und Albers zur Geltung zu bringen gewußt.

Jeder, der sich im Osten von Sibirien aufgehalten hat, weiß, welchen guten Klang diese Firma für Einheimische und Fremde besitzt, und wieviel Anerkennung der Unternehmungsgeist verdient, aus dem sie vor vier Jahrzehnten hervorgegangen ist, um sich seitdem zu immer größerer Bedeutung zu entwickeln.

In Gegenden, wo die europäische Kultur die ersten Furchen zu ziehen begann, gelang es zwei Hamburger Kaufleuten, an der ostasiatischen Küste ein Geschäft zu begründen, das sich nicht damit begnügte, einzelne Bedarfsartikel zu führen, sondern alles zum Leben Notwendige zu einem Basar zusammenstellte und zum Verkauf anbot. Bei Kunst und Albers findet man schlechterdings alles, was man in der Häuslichkeit täglich braucht oder was zum unentbehrlichen Luxus gehört, und die feilgebotenen Artikel entsprechen vom einfachsten bis zum besten Gegenstande jeder nur denkbaren Preislage.

Die Firma übernimmt aber auch die Lieferung von Maschinen, den Transport von Waren in entfernte Gegenden, den Verkauf von Billets für die Dampfer sowie Bankgeschäfte und Versicherungen verschiedener Art. Die Firma unterhält ihre Zentrale in Wladiwostok, hat aber ihre Tätigkeit derartig erweitert, daß sie gegenwärtig Filialen in allen größeren Städten Sibiriens und der Mandschurei besitzt.

Wir finden sie in Blagowjeschtschensk, Chabarowsk, Nikolajewsk am Amur, Dalny und nun auch in Port Arthur, wo sie gleichzeitig zwei mächtige Gebäude hat entstehen lassen.

Während das eine als Warenhaus dient, enthält das

andere Wohnungen und Erholungsräume für die Angestellten der Firma, die darin volle Verpflegung sowie in einem Klub gesellschaftlichen Anschluß finden. Die frische Jugend, die sich in Sibirien eine Existenz schaffen will, besitzt in sich nicht immer den nötigen Halt, um nach getaner Arbeit öden und wüsten Vergnügungen fern zu bleiben, an denen sich viele aus Mangel an geistiger Anregung nur zu leicht betäuben. Um so rühmenswerter ist es, daß bei Kunst und Albers für die Angestellten auch in dieser Beziehung zweckmäßig gesorgt wird. Die Firma hält außerdem darauf, daß Fremde, selbst wenn sie ohne Empfehlungen nach Sibirien kommen, von ihren Filialen niemals vergeblich Rat und Unterstützung erbitten. Der jetzige Chef des Hauses, A. Datton, der russischer Kommerzienrat und deutscher Konsularagent ist, erfreut sich wegen seiner umsichtigen Geschäftsführung und seines liebenswürdigen persönlichen Auftretens allgemeiner Beliebtheit, selbst in den Kreisen, wo man es versucht hat, Geschäfte nach ähnlichen Grundsätzen ins Leben zu rufen.

Für die seltsamen Zustände, die gegenwärtig in Port Arthur herrschen, während der Hafen ausgebaut und die Stadt aus der Erde gestampft wird, ist es schwer, ein charakteristisches Bild zu finden. Neben moderner Eleganz, die gern an die Gewohnheiten großer Städte erinnern möchte, entdeckt man grenzenlos barbarische Zustände, wie in einer Wildnis. Auf dem Boulevard am Hafen erblickt man vornehme Equipagen, und in die Kissen des Coupés lehnen sich Damen zurück, die sich in ihrer Toilette und dem Schick ihres Auftretens nach dem Leben in europäischen Millionenstädten richten.

Wird man in die Klubs eingeführt, so würde es

gegen den guten Ton verstoßen, wenn man bei einer Einladung zum Diner anders als im Frack erscheinen wollte.

Die Offiziere, Beamte und Kaufleute legen Wert darauf, auch in Äußerlichkeiten zu zeigen, daß sie leben und leben lassen. Das schnell Erworbene muß mit vollen Händen wieder ausgegeben werden, wenn man sich im gesellschaftlichen Leben behaupten und weiterkommen will.

Dabei müssen unternehmende Leute, die Geschäfte im großen Stil abschließen, sich oft mit elenden und schmutzigen Löchern begnügen, weil es überall an geeigneten Wohnungen fehlt. Ein Fremder, der nicht mit Empfehlungen nach Port Arthur kommt, ist ernstlich von der Gefahr bedroht, sein Nachtquartier in einem unbeschreiblichen Loch aufzuschlagen, wenn er nicht auf der Straße liegen will.

Meine Freunde, die einen Tag vor mir dorthin gefahren waren und zum Unglück erst spät abends ankamen, wußten davon ein Lied zu erzählen. Sie hatten sich die Adresse eines Herrn aufgeschrieben, der ihnen ein Unterkommen besorgen wollte, waren aber der russischen Sprache nicht mächtig und daher außerstande, sich mit dem Kutscher zu verständigen. Einer von ihnen hatte sich außerdem bei der Reise auf der sibirischen Bahn zu einem wahren Pechvogel entwickelt und war infolgedessen beständig von der Sorge erfüllt, daß er von einer neuen unangenehmen Überraschung verfolgt werden könnte.

Er hatte unvorsichtigerweise seinen großen Reisekoffer nicht nach Moskau mitgenommen, sondern ihn als Eilgut, wie er meinte, frühzeitig genug, dorthin vorausgeschickt. Zum Unglück war die Sendung jedoch in seiner Heimat Ungarn infolge einer Verkehrsstockung auf der Eisenbahn

aufgehalten worden und in Moskau noch nicht eingetroffen, als der sibirische Zug abging. Unterwegs war es trotz mehrere Eildepeschen nicht möglich festzustellen, wo sich der Koffer befand, ob er irgendwo liegen geblieben oder von dem darauf folgenden Expreßzuge mitgenommen war. Weder in Irkutsk noch in Mandschuria, weder in Charbin noch auch in Dalny war eine Antwort eingetroffen, die unseren Freund aus dem quälenden Gefühl der Ungewißheit über den Verbleib seiner Habe hätte befreien können.

Auf einer Station allein zurückbleiben, um näheres abzuwarten, wollte er ebenfalls nicht, da er mit seinen Reisegefährten eine Fahrt um die Welt verabredet hatte. So tröstete er sich mit der Hoffnung, daß der Koffer hinter ihm herjagen und ihn vielleicht in Tientsin erreichen würde, wo der erste längere Aufenthalt genommen werden sollte. Inzwischen waren ihm während der sibirischen Reise allerlei Gegenstände, die man unterwegs ungern entbehrt, wie der Wiener sagt, „in Verstoß geraten". Den Anfang machten sein Bädeker und seine Füllfeder, die schon vor dem Baikalsee auf Nimmerwiedersehen verschwanden. Als wir durch die Mandschurei fuhren und in später Abendstunde einen Spaziergang auf der Station machten, verlor er beim Bücken aus dem Reisejackett seine Brieftasche mit dreihundert Rubeln.

Das Schlimmste sollte ihm aber in Port Arthur begegnen, als er in der Nacht auf dem spärlich beleuchteten Dampfer seine Sachen zusammensuchte und die Kulis sich um ihn drängten, um sie ans Land zu schaffen. Bei dieser Gelegenheit kam er sogar um seine Handtasche, in denen wichtige Schriftstücke enthalten waren. Die Polizei wurde sofort in Bewegung gesetzt, aber natürlich ohne den geringsten Erfolg.

Hierzu kam, daß er mit seiner Reisegesellschaft erst nach langem Hin- und Herfahren, als die Uhr bereits Mitternacht schlug, die Wohnung seines Gastfreundes erreichte. Sie bestand in nichts anderem als einem Schuppen, und die Stelle von Betten nahmen ein paar Matratzen ein. Diese mußten erst zusammengesucht werden, nachdem der Hauswirt seinen eigenen Sohn von seinem Lager aufgescheucht und ihn gebeten hatte, den fremden Gästen Platz zu machen. Sie schilderten später in komischer Verzweiflung, wie sie vor Hunger kaum Schlaf finden konnten, da sie als Mundvorrat weiter nichts als ein paar Stücke Schokolade bei sich führten.

Man könnte die Frage aufwerfen, weshalb die Russen in der Mandschurei unter so gewaltigen Opfern zwei Städte wie Dalny und Port Arthur gründen, während sie in Wladiwostok am Stillen Ozean bereits einen Kriegs- und Handelshafen besitzen und bis vor kurzem alles getan haben, um ihn zu lebenskräftiger Entwicklung zu bringen.

Die „Beherrscherin des Ostens", wie diese Stadt von den Russen mit so großem Stolz genannt wird, erstreckt sich über sieben Kilometer lang an den Abhängen von Bergen hin, die von der Nord- und Westseite eine Bucht des japanischen Meeres, das „goldene Horn", malerisch umgeben. Man hat nicht umsonst diese Bezeichnung für den Meerbusen gewählt, an dem die Stadt vor dreiundvierzig Jahren begründet wurde. Rußland suchte aus seinem ungeheuren Ländergebiet einen Weg zum Weltverkehr auf dem Wasser und schuf sich, neuntausend Kilometer von Petersburg, an den Ufern des Stillen Ozeans einen Ersatz für den Weg zum Mittelmeer, der durch Konstantinopel versperrt ist.

Der Hafen von Wladiwostok ist über sechs Kilometer

Denkmal des Admirals Lewelski in Wladiwostok.

lang und über einen Kilometer breit. Er ist so tief und ruhig, daß auch die größten Schiffe dort einfahren und vor Anker gehen können. Erwartete man hier einerseits eine lebhafte Ein- und Ausfuhr von Waren aller Nationen, so wurden anderseits die Höhen der Bucht mit Forts und Batterien befestigt, um bei kriegerischen Verwicklungen diesen Besitzstand verteidigen zu können.

Wie großen Hoffnungen man sich noch vor wenigen Jahren hingab, beweist das in Form einer Pyramide ausgeführte Denkmal, das dem Admiral Newelskij, dem Begründer der russischen Macht im östlichen Asien, 1897 errichtet wurde. Auf dem Monument liest man die Worte, die einst Kaiser Nikolai im Hinblick auf die Entwicklung der Dinge in Asien gebrauchte: „Wo einmal die russische Flagge aufgezogen ist, da soll sie nicht wieder sinken." In Wladiwostok sollte auch wissenschaftliches Leben erblühen. Im Jahre 1898 wurde das orientalische Seminar für des Erlernen der Sprachen, die in jenen Gegenden verbreitet sind, errichtet, während das Museum als Sammelstätte für alles dient, was im Gebiet des Amur erforscht und gefunden worden ist. Fünfunddreißig Jahre hindurch blieb die Stadt, die gegenwärtig 29 000 Einwohner, darunter viele Deutsche, zählt, Freihafen, und der Gedanke, der ihrer Begründung zugrunde lag, schien sich als ein in jeder Beziehung glücklicher zu erweisen.

Seitdem ist aber Wladiwostok in seiner das Meer beherrschenden Stellung immer mehr bedroht worden und in seiner Bedeutung zurückgegangen. Man erkannte, daß die klimatischen Verhältnisse, die dort bestehen, den Interessen des Friedens wie des Krieges keinen geringen Widerstand entgegensetzen. Die Stadt liegt, wie man sich auf der Landkarte leicht überzeugen kann, auf demselben

Breitegrad wie Venedig. Trotzdem ist das Wetter dort rauh und der Winter lang und streng. Vom Anfang Dezember bis Ende März ist die ganze Bucht mit Eis bedeckt.

Seit ungefähr zehn Jahren hat man sich allerdings mit Eisbrechern zu helfen gewußt, die wenigstens auf dem Wege vom japanischen Meer zur Stadt eine Fahrstraße für die Schiffe beständig offen halten. Aber schon die Aufhebung des Freihafens beim Beginn des Jahres 1901 bedeutete für Wladiwostok einen schweren Schlag, und als die Fortsetzung der sibirischen Bahn durch die Mandschurei gebaut wurde, schien das Schicksal der Stadt besiegelt zu sein. Der Endpunkt des gewaltigen Schienenstranges, der Asien durchschneidet, wurde nicht dorthin, sondern plötzlich nach den Küsten des Gelben Meeres verlegt, und die Rolle, welche die Stadt so lange im Osten Asiens gespielt hatte, an Dalny und Port Arthur verteilt.

Der ganze Verkehr wurde vom Norden gewaltsam nach dem Süden abgelenkt, und damit ging Hand in Hand die Begründung der beiden Städte, die man für die Fortführung der erfolgreichen Politik Rußlands für unentbehrlich hielt.

Den Abend bringen wir in Port Arthur auf der schönen großen Terrasse zu, in welche das Dach des Hotel Nikobadze umgewandelt ist. Man sitzt an kleinen Tischen unter aufgespannten Zelten, die gegen die vom Hafen herüberwehende Brise schützen, während wir uns gleichzeitig nach dem heißen Augusttage an der wohltuenden Kühlung in freier Luft erquicken. Von allen Seiten hört man den Ruf „Tschelowjäk!“ (Kellner) und die sich gleichbleibende Antwort „Sjeitschaß!“ (Sogleich!), was aber nicht hindert, daß man auf Speisen und Getränke unter Um-

ständen eine halbe Stunde warten muß. Man sitzt in völlig internationaler Gesellschaft, und je später es wird, desto lustiger knallen die Pfropfen aus den Champagnerflaschen.

Vor uns liegen Stadt und Hafen in tiefem Dunkel, aus dem nur einzelne Lichter aufblitzen, aber der klare Himmel spendet uns mit seinem Sternenglanz die wirkungsvollste Beleuchtung. Allmählich gewöhnt sich das Auge daran, in der Umgebung bestimmte Umrisse zu erkennen, die im ersten Augenblick undeutlich verschwammen. Uns zur Linken, dort, wo die großen Kriegs- und Handelsschiffe liegen, qualmen dicke Rauchwolken empor. Auf der gegenüberliegenden Seite der Bucht, am Fuße der Berge, huschen elektrische Lichter hin und her. Wir hören lautes Hurrarufen und Kanonenschüsse von Nachtmanövern, die dort abgehalten werden. Außerdem soll soeben eine größere Abteilung Soldaten in das Innere des Landes abgeschickt worden sein, um mit chinesischen Arbeitern, die Hacke und Spaten weggeworfen und sich zusammengerottet hatten, ein deutliches Wort zu reden.

Jetzt erkennen wir auch auf den Höhen der Berge die Lichter von den Forts und können weit besser als am Tage unterscheiden, welcher gewaltige kriegerische Apparat hier überall, wohin auch das Auge schweift, aufgeboten worden ist. Man hat das Gefühl, in einem Feldlager zu sein, wo jeden Augenblick ein Alarmsignal ertönen und alles zu den Waffen rufen kann. Immer neue Gäste kommen vor das Hotel vorgefahren, zum Teil in Begleitung von Halbdamen, die den Ton der Unterhaltung noch leichter stimmen und die allgemeine Lustigkeit weiter steigern.

In die köstliche Sommernacht, die uns umgibt, tragen

die Menschen eine seltsame gemischte Atmosphäre von Kultur und Barbarei, von Parfüm und Schmutz hinein. Man könnte meinen, nacheinander Champagner und Kwas zu trinken. Aber sowohl Port Arthur wie Dalny sind neugeborene Kinder, über welche ihre Väter mit sorgender Liebe wachen, von denen aber niemand mit Bestimmtheit sagen kann, wie sie sich in Zukunft entwickeln werden. Unbestreitbar bleibt nur, daß sich an beiden Punkten neues Leben mit fieberhaft schnellen Pulsschlägen bemerkbar macht, und daß von hier in kurzem alles zu einer Entscheidung darüber drängen dürfte, wem im Kampf um das ostasiatische Küstengebiet der Sieg zufallen soll.

Tschifu.

Fast täglich gehen Dampfer von Port Arthur in südlicher Richtung nach der europäischen Niederlassung Tschifu am Eingang des Golfes von Petschili ab. Die Fahrt dauert nur eine Nacht, und wer gleich beim Betreten des Schiffes sich in seine Kajüte zurückzieht, wacht am nächsten Morgen wie in einer anderen Welt auf. Interessanter ist es jedoch, nicht zu zeitig schlafen zu gehen und möglichst früh wieder aufzustehen, damit sich dieser Übergang allmählich vollzieht. Das Schiff ist im Zwischendeck mit Kulis vollgepackt, die sich in allen Ecken und in den seltsamsten Stellungen ihr Lager zurechtmachen, während die Maschine zu arbeiten anfängt.

Port Arthur verschwindet mit seinem Lärm und Schmutz als dunkle Masse, aus der am Ufer und auf den Höhen nur vereinzelte Lichter aufflimmern, unseren Blicken. Die Nacht ist warm, aber nicht schwül, und lockt, noch ein paar Stunden auf Deck zuzubringen und das Spiel der Wellen zu beobachten, über welche der Mond einen breiten Lichtstreifen ausgeworfen hat.

Über uns tanzen die Sterne und scheinen uns zu necken, wenn sich aus dem Schwarm der Meteoriten, der sich im August der Erde nähert, ein Funken löst und durch die Luft fliegt. Während wir uns um einen Tisch

gruppieren, fängt ein Kenner Italiens an, von Neapel zu schwärmen und den Eindruck dieser Nacht mit dem zu vergleichen, was er an der Küste des Mittelländischen Meeres empfunden hat. Wie gerufen gesellt sich der erste Offizier des Schiffes zu uns, ergreift von der Bank eine Mandoline und singt, indem er die Saiten berührt, ein italienisches Volkslied mit frischer Stimme und ungekünsteltem Vortrag. Der Zauber des Landes, wo die Goldorangen glühn, wird auch in Ostasien mit unwiderstehlicher Kraft empfunden.

Am nächsten Morgen liegt noch alles auf dem Deck, zwischen Schiffsgerätschaften, neben den Treppen und wo sonst gerade Platz ist, in tiefem Schlaf. Auch die chinesischen Stewards haben sich von ihrem Lager noch nicht erhoben, und wir müssen lange warten, bis der Frühstückstisch gedeckt wird.

Inzwischen hat sich der Dampfer bereits der Küste genähert, und wir sind von einer Reihe von „Sampans", chinesischen Ruderbooten, umgeben, die uns ans Land bringen sollen. Es ist nicht leicht, vom Fallreep in diese Fahrzeuge einzusteigen, die zwar fest, aber unglaublich klobig und schwerfällig gebaut sind. Man muß sich an einem der Kulis festhalten, um zwischen den Sitzbrettern nicht gleich in die Tiefe zu stürzen, und ihm beim Aussteigen womöglich auf den Rücken klettern.

Auf einer Mauer lesen wir den Namen des „Hotel Beach", beladen ein paar Jungen, die außer einem Schurzfell nichts anhaben, mit unseren Sachen und verlangen von ihnen, daß sie uns dorthin bringen. Natürlich wissen die Bengel nicht Bescheid oder haben uns nicht verstanden. Wir fragen also lieber noch einmal auf sauberen Straßen, zwischen freundlichen Villen und Häusern nach dem Weg

zu dem Hotel, das schmuck und einladend aussieht und mit einer langen Gartenterrasse sich zum Meer erstreckt.

Im Fremdenbuch begegnen wir Gästen aus Deutschland, Frankreich, England und Amerika, und auf unserem Zimmer sowie im Speisesaal, wo wir unser Frühstück einnehmen, fühlen wir uns schnell wie zu Hause.

Tschifu hat eine bevorzugte Lage vor anderen „Settlements", denn eine Landzunge, die sich im Westen und Norden schützend um den Ort ausbreitet, sowie eine Inselgruppe bilden einen vortrefflichen Hafen, der das ganze Jahr hindurch offen bleibt. Baumwollwaren, Zucker, Papier, Metalle bilden wichtige Artikel für die Einfuhr, Seidenwaren und Strohgeflechte solche für die Ausfuhr.

Gleich nach dem Frühstück meldet sich im Hotel ein Schneider und fragt an, ob wir uns nicht bei ihm einen Tropenanzug bestellen wollen, den er innerhalb weniger Stunden liefern könne. Alles läuft in leichten, weißen Stoffen umher. Die Damen lassen den aufgespannten Sonnenschirm nicht mehr aus der Hand und suchen für ihre Spaziergänge jeden Streifen Schatten auszunützen. Die Herren schützen sich gegen die sengende Glut durch den breitkrämpigen, gewölbten Hut, der im Innern eine doppelte Form hat und mit dem hohlen Luftraum die Sonnenstrahlen auffaugt und dadurch unschädlich macht. Nicht jeder von uns konnte in Tschifu einen passenden Hut dieser Art finden, so daß man sich in solchen Fällen mit dem aufgespannten Regenschirm begnügen mußte.

Mit der Hitze im Hochsommer läßt sich jedoch in solchen Gegenden wie Tschifu nicht spaßen, und wer es dennoch tut, muß für den Leichtsinn oft schwer büßen. Man merkt es vielleicht im ersten Augenblick gar nicht,

wie die Glut den Kopf benimmt, bis sich plötzlich ein Ohnmachtsanfall und alle Kennzeichen des Hitzschlages einstellen.

Einem solchen fiel das vierjährige Töchterchen des russischen Postmeisters, das ohne Kopfbedeckung am Strande gespielt hatte, trotz liebevoller Pflege durch die Eltern bei sich beständig steigerndem Fieber zum Opfer. Wir hatten die Kleine noch kurz vorher in ihrer reizenden Fröhlichkeit beobachtet und waren um so trauriger, als wir hörten, wie grausam schnell ihr der Tod das so munter brennende Lebenslicht ausgeblasen habe.

Wir ziehen daraus die Lehre, alle größeren Anstrengungen zu vermeiden und vor allem im Essen und Trinken vorsichtig zu sein. Selbst um die American Bar, wo eine ganze Batterie kühlender Getränke aufgestellt ist, gehen wir lieber vorsichtig herum.

Können wir trotzdem der Versuchung nicht widerstehen, so prüft der „Boy" unseren mexikanischen Silberdollar erst durch drei- oder viermaliges Aufschlagen auf den Marmortisch, bevor er sich als befriedigt erklärt. Die beste Kühlung bringt das Bad, das unmittelbar vor der Terrasse des Hotels liegt und dessen Gästen zur freien Benutzung zur Verfügung steht. Aber bei denen, die auf der sibirischen Bahn über Dalny und Port Arthur hierher gelangt sind, macht sich die Reaktion des Körpers und der Seele in einer Ermüdung geltend, die zwar nicht unangenehm wirkt, aber jeden, selbst den geringfügigsten Entschluß als eine wichtige und wohl zu überlegende Sache erscheinen läßt.

Zwanzig Schritte vom Hotel befindet sich das hübsch eingerichtete Kaufhaus von Sietas u. Co., wo man sich alles, was man auf der Reise ungern entbehrt, in guter

Ausführung und zu angemessenen Preisen verschaffen kann. Aber der Weg dorthin erscheint fast wie eine Strapaze, der man sich nicht unterziehen will. Wer sich aufrafft, ein Dutzend illustrierter Postkarten zu adressieren und mit seiner Unterschrift zu versehen, wird bereits wegen seiner Tatenlust angestaunt.

Es ist aber auch zu verlockend, sich auf der Terrasse in seinem Sessel ruhig auszustrecken und in süßem Nichtstun auf das blaue Meer hinauszublicken.

Uns zur Linken zieht sich das Ufer mit steilen, grünbewaldeten Höhen hin, und zwischen reizend verteilten Landhäusern ragt ein altes, chinesisches Kastell empor, das ehemals als Beobachtungsposten gegen japanische Überfälle diente. Auf dem Meere liegt bereits seit Wochen ein amerikanisches Geschwader, und die Kriegsschiffe glitzern mit ihren weißen Leibern und Schornsteinen prächtig im Sonnenlicht. Eben kommt der Kommandant mit einer Barkasse angefahren und läßt sich an dem flachen Ufer durch zwei Kulis eine Strecke durchs Wasser tragen. Am Horizont zieht sich ein langer Landstreifen hin, über dem wir mit müden Augen die vorbeieilenden, weißschimmernden Wolken beobachten.

Während die Sonne hoch am Himmel steht und kein Lüftchen sich rührt, die Menschen sich entweder bei geöffneten Türen und Fenstern in ihrem Hotelzimmer aufhalten oder unter großen Leinwandschirmen auf der Terrasse am Meere sitzen, scheint die Mittagsglut auf eine drollige Gesellschaft von Lebewesen, die sich auf Bäumen und Büschen seßhaft gemacht hat, eine ganz andere Wirkung hervorzubringen. Sie haben sich auf den frischen Trieben der Zweige niedergelassen und mit dem Schnabel an dem Saft vollgesogen. Sie sind dabei

so guter Laune geworden, daß sie wie fröhliche Zecher plötzlich mit lauter Stimme zu singen anfangen. Die Zikaden, die in Tschifu täglich mehrere Stunden lang ein Konzert veranstalteten, sind in ihrer musikalischen Veranlagung anders geartet wie ihre nordischen Schwestern und blicken vielleicht auf diese wie Künstler auf Dilettanten hochmütig herab. Die Singzirpen in China dürften derselben Gattung angehören, die schon den Alten bekannt war und von griechischen und römischen Dichtern besungen wurde. Anakreon nannte sie in einer seiner Oden des „Sommers holde Boten" und fand, daß sie mit ihrer klaren Stimme „leidenlos ohne Blut im Fleische schier den Göttern ähnlich" seien.

Anderer Meinung war Vergil, der ihre Töne „gellend" und als eine Störung des Naturfriedens empfand. Man kann von diesen Insekten aber noch eine andere Auffassung haben und in ihnen richtige Komiker erblicken, die uns von allzu großer Sentimentalität und Schwärmerei befreien und an die Eitelkeit alles irdischen Tuns und Lassens erinnern.

Die Zikaden sind schon insofern Humoristen, als sie, wie bereits Älian bemerkte, zu ihren Konzertvorträgen nicht den Mund, sondern die Hüften gebrauchen und sich dadurch von allen anderen Musikanten der Welt unterscheiden. Brehm gibt in seinem „Tierleben" eine ausführliche Beschreibung des Instruments, auf dem sie spielen. Es besteht aus zwei Trommeln, die sich am Hinterbrustbein befinden, und aus Stimmbändern, die durch eingepreßte Luft in tönende Schwingungen versetzt werden. Das Geräusch, das die Tiere auf diese Weise hervorbringen, hat wenig mit der stillen, harmlosen Musik unserer Heimchen zu tun, sondern ähnelt mehr dem Laut

einer Kinderknarre oder eines Schleifsteins. Es entwickelt sich außerdem aus dem sanften Präludium eines auf- und abschwebenden Schnurrens immer mehr zu einem Fortissimo des Klapperns, das plötzlich, wenn den Musikern die Lust ausgeht, wieder abbricht. Die ganze Gesellschaft dieser Zirpen scheint unter der Leitung eines Kapellmeisters zu stehen, der das Zeichen zum Anfang gibt, die Musikanten zu immer größerer Kraftentfaltung anfeuert und das Ganze in einem effektvollen Schlußsatz ausklingen läßt.

Es liegt in diesen Zirp- und Knarr-Vorträgen eine unsagbare Wichtigtuerei und Aufdringlichkeit, um nicht zu sagen Marktschreierei. Sollte man annehmen, daß die Tierchen sich dieses vorlaute Wesen, das um jeden Preis die Aufmerksamkeit auf sich lenken will, im Verkehr mit den Menschen angewöhnt haben? Wahrscheinlich sind auch die Zikaden der Meinung, daß die Welt nur ihretwegen entstanden sei. Sie suchen alle Zweifel an ihrer Daseinsberechtigung dadurch zu zerstreuen, daß sie in ihrem grünen Versteck einen für ihre Größenverhältnisse kolossalen Lärm veranstalten, der wegen seiner Unschädlichkeit spaßig wirkt, denn jedermann dürfte mit Mephistopheles sagen „Es krabbelt wohl mir um die Ohren, allein zum Herzen dringt es nicht."

Die chinesischen Jungen fangen die Zikaden gerade so wie unsere Knaben die Heuschrecken und bieten sie in Kästchen, in denen sie zu lebenslänglicher Gefangenschaft verurteilt sind, zum Kauf an, so daß man in der Lage ist, sich aus ihnen zur Verscheuchung müßiger oder trüber Stunden eine Art Hauskapelle zusammenzustellen.

Wenige Tage vor unserem Eintreffen war Tschifu von einer fürchterlichen Katastrophe heimgesucht worden,

unter deren Eindruck die Bewohner des Ortes allerlei grausenerregende Einzelheiten zu erzählen wußten.

Das Meer, das uns so unschuldig anlächelte und dem wir uns beim Rudern oder Schwimmen anvertrauten, ohne im geringsten an eine Gefahr zu denken, hatte plötzlich ein drohendes Gesicht gemacht und mit seinen wild tobenden Wellen über die chinesische Bevölkerung namenloses Unglück heraufbeschworen.

An einem Tage, als eine ungewöhnlich hohe Flut eintrat und der Wind landeinwärts wehte, öffnete plötzlich der Himmel seine Schleusen und verwandelte die Straßen in fließende Bäche. Am Ufer drang das Wasser immer weiter vor, riß die dort befindlichen Boote, Buden und aufgestapelten Waren um und ergoß sich brausend in das untere Stockwerk der Häuser.

Man hat sich in Tschifu an die verheerenden Wirkungen des Elements bereits gewöhnt und nach Möglichkeit Vorsichtsmaßregeln getroffen, um sie einzuschränken. Aber in diesem Fall erwies sich alle menschliche Klugheit als unzureichend, denn die Flut verband sich mit dem Sturzregen, und die Stadt wurde wie von zwei wutentbrannten Feinden gleichzeitig überfallen.

Die Wellen gingen dann noch höher und ergossen sich in wirbelnder Bewegung mit solcher Gewalt in einen Kanal, der vom Meer durch die Chinesenstadt läuft, daß dem Unheil kein Halt mehr geboten werden konnte. Die Mauern des Kanals wurden auseinandergerissen und mit ihren Trümmern weithin verschleppt. Das Wasser drang brausend und schäumend weiter vor, brachte die Häuser zum Umstürzen und ließ den Menschen keine Zeit, sich zu retten.

Wir konnten die Verheerungen noch überall erkennen,

denn ein Teil von Tschifu glich einer wahren Ruinenstadt. Daß die Erzählungen über den Umfang der Katastrophe leider nicht übertrieben waren, bestätigte uns auch der russische Militärbevollmächtigte aus Schanghai, Generalmajor Dessino, der mit seiner Familie zur Sommerfrische in Tschifu weilte und von seinem Fenster im Hotel einen großen Teil des grauslichen Schauspiels mit ansehen konnte. Noch tagelang nachher wurden die Passagiere auf den Dampfern im Hafen durch den Anblick von schwimmenden Leichen, Tieren und Gerätschaften aller Art daran erinnert, was sich Unheilvolles in der Stadt ereignet hatte. Der österreichische Konsul Bobo, dessen Wohnung in der Nähe des so schrecklich zugerichteten Kanals liegt, meinte, daß bei dieser Gelegenheit achthundert bis tausend Chinesen umgekommen sein könnten.

Man spricht eine solche Nachricht aus, ohne sich ein rechtes Bild von dem Umfang eines Unglücks dieser Art im einzelnen machen zu können. Ja, Iwan Turgenjew hat nur zu sehr recht, wenn er immer wieder von der „Gleichgültigkeit der Natur" spricht. Sie empfindet für die Menschen weder Liebe noch Haß, geht ihren Gesetzen nach und kümmert sich um jene überhaupt nicht.

Gerade darin liegt aber das Erhabene und Majestätische, das wir bei jedem großen Naturschauspiel empfinden. Kein Blatt würde sich im Wald rühren, auch wenn das ganze Menschengeschlecht zugrunde gehen sollte, und kalt und gleichgültig rollen die Wellen über tausende hinweg, die noch eben atmeten und sich dem Genuß des Augenblicks hingaben.

Nur ein Gutes hatte diese Katastrophe zur Folge. Die Flut war so mächtig gestiegen, daß ihre Wellen sich über die ganze Chinesenstadt ergossen und sie so

rein gespült hatten, wie sie wahrscheinlich seit vielen Jahren nicht gewesen war.

Auch wir mußten uns darüber wundern, was aus dem gewohnheitsmäßigen Augiasstall durch die Macht des Elements geworden war. Die Straßen waren in der Tat sauber, wenigstens für den ersten Blick. Man konnte sich aber leicht überzeugen, daß daran die Menschen kein Verdienst hatten, denn suchte man auf den schmalen Seitenwegen vorzudringen, wohin sich das Wasser nicht verlaufen hatte, so stieß man auf um so höhere Berge von Unrat und mußte schleunigst wieder an den Rückzug denken.

Wir blieben daher vorsichtshalber auf der breiten, mit Quadersteinen belegten Hauptstraße. Erstaunlich wirkte die Höflichkeit, mit welcher die Chinesen den Europäern, auch wenn sie sich vereinzelt ins Gedränge begaben, bei jeder Gelegenheit entgegenkamen. Von den Kulis, die sich mit schweren Steinblöcken beladen durch die immer enger werdende Straße schoben, wußte jeder geschickt vor uns auszuweichen. Wir konnten in die Kaufläden und Höfe hineintreten, uns alles besehen und vorlegen lassen, und haben, auch wenn wir keine Bestellung machten, nichts anderes als freundliche Gesichter gesehen.

Während dieses einstündigen Spazierganges, wo wir in dem Gewirr von Gassen und Gäßchen die Richtung verloren hatten, wurden wir nicht einmal durch einen Bettler belästigt. Endlich erblickten wir einen Mast mit Fahne und schlossen daraus, daß wir uns in der Nähe des Hafens befinden mußten. Wir kletterten über Warenballen, suchten durch stinkende Moräste, die durch die Ebbe gebildet waren, einen Weg zu finden, turnten dann auf eine schmale, am Wasser liegende Mauer hinauf und

kamen auf diese Weise zum chinesischen Postamt, in dessen Garten wir endlich wieder reinere Luft atmeten.

Tschifu besitzt außerdem noch eine deutsche, französische und englische Post. Die deutsche hat sich bis vor kurzem mit einem wenig einladenden Gebäude begnügen müssen, wird sich aber in allernächster Zeit von einer um so würdigeren Seite zeigen, denn in derselben Straße, wo das Hotel Beach, mehrere große Kaufgeschäfte, Banken und die Vertretungen der Schiffsgesellschaften sich befinden, ist ein schon von weitem sichtbares bequemes Gebäude mit dem Adler des Deutschen Reichs bereits unter Dach und Fach gebracht.

Wie stark das internationale Leben durch Tschifu flutet, ergibt sich schon aus dem lebhaften Dampferverkehr, der sich im Hafen abspielt. Die Schiffe kommen nicht nur vom Endpunkt der sibirischen Bahn, sondern gehen von hier auch regelmäßig nach Tientsin und Schanghai, so daß es sich bei diesem Ort um einen wichtigen Knotenpunkt des gesamten ostasiatischen Verkehrs handelt.

Auf dem Wege, wo die internationalen Postanstalten liegen, gelangt man auf die Höhen am Meeresufer, wo sich unter andern stattlichen Villen auch die Wohnung unseres deutschen Konsuls Lenz befindet, von dessen Garten man einen Anblick genießt, wie man ihn in diesen Gegenden nicht erwartet. Man sieht über Gärten und grünes Gelände, über charakteristisch geformte Abhänge und Uferstraßen, über den ganzen Ort und das Meer hinweg und könnte sich, wenn man seiner Phantasie ein wenig Spielraum gönnt, fast nach Capri versetzt denken. Hier herrscht überall eine saubere und geschmackvolle Eleganz innerhalb eines erquickenden Luft- und Sonnen-

bades, dessen Wirkungen belebend durch alle Poren dringen.

Am Abend versammeln wir uns in dem gemütlichen Klub von Tschifu oder, wie die Engländer den Namen schreiben, Chefoo, wo wir in die Liste der Ehrenmitglieder eingetragen werden und eine interessante Gesellschaft aus aller Herren Ländern treffen. An dem Kneiptisch, um den wir uns versammeln, kommt auch die unvermeidliche Mischung von Whisky mit Soda zu ihrem Recht. In dem Lesezimmer erfahren wir aus europäischen Zeitungen, die auf großen Stehpulten ausgebreitet sind, wieder etwas von der Heimat, die uns so lange nur spärlich mit Nachrichten versorgt hatte. Wer sich mit Buchlektüre beschäftigen will, findet auch eine hübsche Bibliothek mit Werken der wissenschaftlichen und Unterhaltungsliteratur. Auf dem Balkon des Klubs ist ein großes Fernrohr aufgestellt, durch welches wir das englische Geschwader bis in alle Einzelheiten genau verfolgen können. Unaufhörlich blitzen die Signallichter an den Schornsteinen in verschiedenen Farben auf und ab. Es wird lebhaft von einem Schiff zum andern gesprochen, und die Mannschaften sind beim Manövrieren in beständiger Bewegung. Unter dem nächtlichen Himmel wirken diese Feuerlinien von elektrischen Lampen, die in bestimmter Reihenfolge aufblitzen und wieder erlöschen und als Ausdrucksmittel einer uns unverständlichen Sprache zwischen den Kriegsschiffen gewechselt werden, wie eine Traumerscheinung.

Erfreulich war es, zu beobachten, wie auch in dieser europäischen Niederlassung sich deutsches Wesen und deutsche Sprache überall in achtunggebietender Weise bemerkbar machten.

Im Salon des Hotel Beach wurde an einem Abend ein hübsches Violinkonzert improvisiert, das sich großen Beifalls zu erfreuen hatte und bei dem ausschließlich Stücke von Schubert, Mendelssohn und Brahms zur Aufführung kamen. Bei der Mittagstafel entschuldigte sich der englische Wirt, daß ihm das Pilsner Bier gerade ausgegangen sei, daß er es aber für morgen wieder versprechen könne. Die Inhaber des vorher erwähnten Kaufhauses, sogar der Kapellmeister bei den Amerikanern waren Deutsche. Der russische Postmeister, dem wir beim Tode seines Kindes unser Beileid aussprachen, ist ein Balte. Er flüsterte unter Tränen, die ihm über die Wangen liefen: „Es ist bestimmt in Gottes Rat". Eine Wärterin sang im Zimmer neben mir die Kleinen, die ihrem Schutz anvertraut waren, mit einem deutschen Volkslied in den Schlaf.

Wir machen noch einen Spaziergang auf der Hotelterrasse und können uns, nachdem die Glut des Tages vorüber ist, ohne die früher beobachteten Vorsichtsmaßregeln dem wunderbaren Schauspiel hingeben, das uns der Abend auf dem Meere mit dem Spiel der heranrollenden Wogen, den im Dunkeln zerfließenden Uferlinien und der stolzen Reihe von amerikanischen Kriegsschiffen im Hintergrund bietet.

Unten am Wasser spielen chinesische Kinder an Booten, scherzen und lachen und fangen an sich zu prügeln, bis eine alte Frau dazwischenfährt und wieder Frieden stiftet. Die meisten Hotelgäste haben sich bereits auf ihre Zimmer zurückgezogen, denn man will früh aufstehen, um den besten Teil des Tages nicht zu versäumen.

Tiefe Stille breitet sich über die Stadt und das Meer aus. Nur in der Ferne verhallt ein langgezogener

Ruf von einem Boot zum andern, und der Wächter erinnert mit den Holzstäbchen, die er klappernd aneinanderschlägt, daran, daß es Zeit sei, ebenfalls der Ruhe zu pflegen und die bunten Bilder der Erinnerung an dies reizende Idyll am Stillen Ozean im Traum weiter durcheinander wogen zu lassen.

Auf dem Stillen Ozean.

Nach der langen Eisenbahnfahrt durch das europäische Rußland und die unabsehbaren Gebiete von Asien lag in dem Gedanken, sich bei einer mehrtägigen Dampferfahrt dem Stillen Ozean anzuvertrauen, etwas unwiderstehlich Verlockendes.

Die glitzernde Meeresfläche, bei deren Anblick wir im Hafen von Tschifu viele Stunden verträumten, die schäumenden und brausenden Wellen, die an das Ufer schlugen, und die Betrachtung der vielen Schiffe, die am Horizont auftauchten und wieder verschwanden, schienen das Wort Pindars zu bekräftigen, daß das Wasser das Beste sei.

Das Sonnen- und Luftbad bei den Spaziergängen am Strande und auf den Höhen sowie die erfrischende Kühlung bei den Ausflügen im Ruderboot machten uns nur um so begieriger, in dieser fremdartigen Umgebung die Poesie des Meeres in vollen Zügen zu genießen.

Wie viele glückliche und unvergeßliche Stunden hatte ich auf unsern prächtigen, deutschen Schiffen bei den Fahrten durch die Nordsee und den Atlantischen Ozean bis zum Mittelländischen und Schwarzen Meer verlebt und dabei, fern von der Qual und dem Dunst der Städte, beim

sanften Spiel der Wellen wie bei Sturm und Unwetter die majestätische Größe der Natur empfunden!

Außerdem sollte die Dampferfahrt zu ganz neuen Punkten des ostasiatischen Lebens führen. Wer Dalny und Port Arthur kennen gelernt hatte, konnte als guter Deutscher der Versuchung nicht widerstehen, unserer Niederlassung Tsingtau wenigstens auf einige Stunden einen Besuch abzustatten und die ruhige Art, wie sich die moderne Kultur in Kiautschou neue Wege bahnt, mit dem fieberhaften Hasten und Vorwärtsdrängen der russischen Ansiedlungen zu vergleichen.

Das Schiff, das von Tientsin kam und nach Schanghai fuhr, stellte eine unmittelbare Verbindung zwischen Peking, dem Inbegriff des alten zerbröckelnden und dem Mittelpunkt des neuen China, dar, wie es sich an der Mündung des Yangtsekiang herausgebildet hatte.

In Tschifu war allerdings gerade die telegraphische Meldung eingetroffen, daß einer jener Orkane, die unter dem Namen Taifun so übel berüchtigt sind und im Chinesischen Meer nach allen Richtungen toben, im Anzuge sei. Die Warnungssignale waren ausgehängt, und in den Bureaus der Schiffahrtsgesellschaften fragte man ungeduldig nach weiteren Nachrichten, um danach den Zeitpunkt für die Weiterreise zu bestimmen. Man erhielt aber nur die Auskunft, daß der Taifun von Süden nach Norden heraufstürme und daß es unbestimmt bliebe, ob er sich mehr der chinesischen oder der japanischen Küste zuwende.

Auch über die Dauer der Herrschaft, die dieser Schrecken aller Seefahrer auf dem Ozean ausüben würde, ließen sich keine zuverlässigen Angaben machen. Die Zeit, in welcher er seine Kraft ausgibt und schließlich wieder

ermattet, liegt ebenso außerhalb jeder Berechnung wie die Richtung, die er einschlägt.

Für die Fahrt nach Schanghai empfahl sich der Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie, der ebenso wie unsere deutsche Kolonie Tsingtau hieß, durch seine vielen glücklichen Reisen in den ostasiatischen Gewässern und die Beliebtheit des Kapitäns Hansen, eines echten Holsteiners, von dessen Aufmerksamkeit und Gefälligkeit den Passagieren gegenüber viel Gutes erzählt wurde. Man durfte ihm volles Vertrauen schenken, daß er beim Herannahen eines gefährlichen Sturmes mit seinem Dampfer entweder überhaupt nicht auslaufen, oder doch seine Reise im Hafen von Kiautschou unterbrechen und die Beseitigung der Gefahr abwarten würde.

Was die Einrichtungen des Schiffes, das mit zwei Schrauben fuhr, und die Zuverlässigkeit seines Führers betrifft, der von der Bedeutung seiner Aufgabe völlig durchdrungen war, so schien alles in bester Ordnung zu sein. An einem Freitag nachmittag ging das Schiff von Tschifu ab. Am Sonnabend nachmittag sollten wir in Tsingtau, wo ein Berliner Bekannter und bekannter Berliner, der liebenswürdige Polizeidirektor Wentzel, von meinem Eintreffen telegraphisch benachrichtigt war, die deutsche Flagge erblicken. Achtundvierzig Stunden darauf verhieß der Fahrplan den Anblick von Schanghai, dem südlichsten und östlichsten Punkt meiner ostasiatischen Reise.

Das Schicksal schien aber für die vielen genußreichen und erhebenden Tage, die ich auf dem Meere zugebracht hatte, endlich einmal eine Abrechnung zusammenzustellen und die alte Wahrheit zu bestätigen, daß man alles Schöne und Gute im Leben bezahlen muß.

Auch in anderer Beziehung verlief die Fahrt, die so ruhig begann und so aufregend verlaufen sollte, nach einem für fast alle Menschen gültigen Gesetz. Unsere Sorgen und Befürchtungen kämpfen im Leben nur zu oft mit bloßen Schatten, während wir den Feind dort, wo er sich versteckt hält und uns überfallen will, meist gar nicht vermuten. Alle Welt sprach nur von dem Taifun und der Gefahr, von dem heraufziehenden Sturm erfaßt zu werden, von Schiffen, die ihm zum Opfer gefallen waren, und den unberechenbaren Launen, mit denen er bald nach dieser, bald nach jener Richtung über den Ozean rase. In Wahrheit hatten wir aber nur eine zwar wenig angenehme, aber ganz ungefährliche Nachwirkung des Taifuns auszuhalten. In ernste Besorgnis gerieten wir dagegen durch ein ganz anderes Vorkommnis, an das niemand auf dem Schiff überhaupt nur im geringsten gedacht hatte. Es sollte unsere Fahrt um mehr als einen ganzen Tag verzögern und uns viele bange Stunden verursachen, bei denen wir fühlten, wie unser Herz lebhaft und ängstlich zu klopfen anfing, und unsere Phantasie beim Ausmalen der Gefahr, in die wir gerieten, mit unruhig durcheinanderwogenden Bildern ein unaufhörliches Spiel trieb.

Auf unserem Schiff befanden sich, abgesehen von den Insassen des Zwischendecks, nur wenige Passagiere erster Klasse. Bereits in Tientsin war der Intendanturrat Reinsdorff von der dortigen ostasiatischen Besatzungsbrigade an Bord gegangen, um seinen Urlaub in Tsingtau zu verbringen.

Die Augusthitze, die in Tientsin und Peking herrschte, war kaum jemals so drückend und unerträglich wie in diesem Jahre empfunden worden. Trotz Tropenhelm und

Khakiuniform hatte sich bei unseren Beamten und Soldaten eine solche Ermattung eingestellt, daß jeder, der es irgendwie vermochte, ausspannte, um für seine Erholung etwas zu tun.

Das gesunde Klima, der hübsche Strand und die guten Badeeinrichtungen in unserer deutschen Niederlassung lenken immer mehr die Aufmerksamkeit auf sich und haben viele von den Sommergästen, die sich sonst ausschließlich nach Tschifu begaben, dorthin gezogen, so daß man bereits von einer nicht zu unterschätzenden Konkurrenz sprechen darf, die durch Tsingtau als Badeort dem lieblichen chinesischen Ort am Gelben Meer gemacht wird.

Welche wohltätigen Wirkungen eine solche Seefahrt auf Personen hervorruft, deren Nerven durch Überarbeitung und Hitze erschlafft sind, konnte man auch bei unserem trefflichen Beamten aus Tientsin beobachten. Seelisch bis zur Melancholie herabgestimmt und auch in seinem körperlichen Befinden arg heruntergekommen, begann er sich sofort zu erholen, als er die ersten Züge Seeluft einatmete und eine leichte Brise ihm erfrischend ins Gesicht blies. Herr Reinsdorff entwickelte sich dann zu einem höchst anregenden Gesellschafter, der über die Verhältnisse in Ostasien genau unterrichtet war, weil ihm auch außerhalb seiner dienstlichen Tätigkeit schätzenswerte Beziehungen zu einflußreichen Persönlichkeiten zu Gebote standen.

Die Unterhaltung kam um so schneller in Fluß, als das Schiff so gleichmäßig und ruhig lief, wie wir es uns nur wünschen konnten. Wir erblickten die englische Besitzung Weihaiwei mit den Schiffen im Hafen, von wo die elektrischen Lichter der Straßen und Häuser zu

unserem Schiff hinübergrüßten. Kaum hatten wir jedoch das Kap Schantung umfahren und in südlicher Richtung den Weg in den Stillen Ozean genommen, so merkten wir an den schweren, lang auslaufenden Wellen, daß hier kurze Zeit vor uns ein Sturm getobt hatte. Seine Kraft war allerdings gebrochen, aber die Bewegung im Meere machte sich an der Dünung bemerkbar, die immer wieder heranrollte, mit den Wellen das Schiff erst nur hob und wieder sinken ließ, es dann aber in eine rollende Bewegung versetzte, die immer mehr zunahm.

Der Himmel bewölkte sich und legte sich wie eine riesige, trüb schimmernde Glocke auf das Meer. Während wir uns auf dem Promenadendeck in die Klappstühle setzten und uns zum Schutz gegen die Nachtkühle in unsere Decken hüllten, hatten wir das Gefühl, uns auf einer weit ausschwingenden Schaukel zu befinden. Wollte der eine oder der andere seinen Platz wechseln, so mußte er den Augenblick abwarten, in dem der Dampfer gerade wieder aufrecht stand, und, soweit es möglich war, mit den Händen einen Stützpunkt suchen, um nicht auszugleiten. Ich erhielt auf dem Schiff von einer Welle, die eine besonders aufrührerische Kraft besaß — die Seeleute meinen, es sei immer die siebente — von der Seite einen so heftigen Stoß, daß ich mit meinem Stuhl platt auf die Erde fiel. Bevor ich mich wieder aufrichten konnte, wurde ich durch das Schiff, das mittlerweile nach der anderen Seite schwankte, dorthin so heftig hinübergeworfen, daß mein armes Selbst sich in den Plaid zu einer lächerlich zappelnden Masse verwickelte. Da das Schiff nur wenig Ladung hatte, schlugen die weit ausholenden Wellen gegen den hohlen Schiffsraum jedesmal mit einem kurzen, heftigen Knall, der uns in alle Glieder fuhr und an den wir uns erst

allmählich gewöhnten, nachdem wir uns überzeugt hatten, daß keine Gefahr damit verbunden war.

Wie stark die Dünung war konnte man erst später erkennen, als das Ufer in Sicht kam und die Wellen dort, obwohl das Meer fast glatt erschien, ihren schäumenden Gischt hoch aufspritzen ließen. Wir betrachteten am Ufer die Klippen, wo der „Iltis" im Jahre 1896 einem Taifun erlegen war, und gleich darunter die Stelle, wo unsere tapferen Seeleute in die Erde gebettet worden sind.

Das Unangenehme dieser Fahrt lag vor allem darin, daß wir am nächsten Tage statt um vier Uhr nachmittags erst um zehn Uhr abends den deutschen Boden von Tsingtau vor uns liegen sahen. Auch war es nicht unwahrscheinlich, daß wir, um die Verspätung einzuholen, dort nur einen ganz kurzen Aufenthalt nehmen würden, so daß von einer näheren Besichtigung der Stadt keine Rede sein konnte. Schon der Gedanke an eine solche Möglichkeit hatte etwas Verstimmendes, denn gerade über unser Besitztum in Kiautschou hören unsere Landsleute zu Hause gern etwas Zuverlässiges, nachdem die Meinungen über die Zukunft unserer Ansiedlung in letzter Zeit so sehr voneinander abgewichen sind.

Die Bucht, die sich vor unseren Blicken öffnete, überraschte durch ihre Größe und wurde in der klaren Nachtluft von dem leuchtenden Sternenhimmel so hell beschienen, daß, je mehr der Dampfer vorwärts rückte, die einzelnen Teile des Hafens und der Stadt genau zu erkennen waren. Während die Ankerkette ins Wasser rollte, wurden alle Operngläser auf die sauberen, bequemen Straßen gerichtet. In der Mitte der Stadt erblickte man in einer Fülle elektrischen Lichtes das Hotel „Prinz Heinrich", wo heute, am Sonnabend, ein großes Konzert

stattfand, und alles, was sehen und gesehen werden wollte, zur Stelle sein mußte. Der Dampfer „Gouverneur Jäschke", der kurz vor uns eingetroffen war, ankerte in der anderen Bucht, die jenseits der Landzunge lag und unseren Blicken verborgen blieb.

Dort werden gegenwärtig große Anlagen von Molen errichtet. Überall ist man bemüht, das Erworbene nicht nur zu befestigen und zu erweitern, sondern auch für das Wohlergehen der ganzen Kolonie durch Einführung von allen nur erreichbaren Annehmlichkeiten für die öffentliche Wohlfahrt wie für die Ausübung der einzelnen Berufsarten und das häusliche Leben zu sorgen. In Schanghai lernte ich später den Rektor der deutschen Schule von Tsingtau und bei der Rückfahrt nach Dalny auf einem russischen Schiff den Postmeister unserer deutschen Kolonie am Stillen Ozean kennen. Sie drückten über das dortige Leben in jeder Beziehung ihre volle Befriedigung aus, und daß es ihnen mit diesen Worten ernst war, bewiesen das vortreffliche Aussehen und der gute Humor, in dem ich sie antraf.

Die plumpen, chinesischen Boote umringten uns, und ein Beamter brachte mir eine freundliche Einladung des Polizeidirektors Wentzel, der mich auf der Treppe am Strande erwartete und zur Besichtigung der Stadt auch einen Wagen bereit hielt. Mit einem schnellen Griff nach Hut und Rock eilte ich zum Fallreep, als mir der Kapitän die betrübende Mitteilung machte, daß wir nur so lange Aufenthalt nehmen würden, als die Ablieferung und Empfangnahme der Post dauerten, und dann sofort wieder weiterdampfen müßten. Zwanzig Minuten dauerte die Bootsfahrt bis ans Ufer. Mir wäre also gerade so viel Zeit geblieben, um dem liebenswürdigen Mann, der sich

mir als Führer durch die ferne und uns doch so nahe stehende Gegend anbot, dankbar die Hand zu drücken. Nun hätte ich allerdings, um Tsingtau kennen zu lernen, den Dampfer einfach im Stich lassen und die nächste Fahrgelegenheit benutzen können. Eine solche wurde mir aber erst nach sechs Tagen geboten, und die Zeit, die für den Sommerurlaub noch zur Verfügung stand, mußte sorgfältig ausgenutzt werden. So blieb nichts anderes übrig, als für diesen Verlust, der nur zu schmerzlich empfunden wurde, Trost in den Sternen zu suchen und mir eine Entschädigung im Gespräch mit unserm Reisegenossen, dem Intendanturrat zu verschaffen, der beim Abschiedstrunk aus dem reichen Schatz seiner Beobachtungen und Erinnerungen mit vollen Händen spendete.

Innerhalb sechs Jahre ist in Tsingtau aus einem häßlichen Fischerdorf eine einladende und modern eingerichtete Stadt emporgeblüht, die sich von Jahr zu Jahr gedeihlicher entwickelt. Bald wird die Eisenbahn, die von Tsingtau ins Innere des Landes führt, vollendet sein, die dort befindlichen Kohlenbergwerke erreichen und einen Weg zu den Ufern des Tseho schaffen, der sich in der Regenzeit mit unaufhaltsamer Gewalt in den Meerbusen von Petschili ergießt.

Die Eröffnung der Bahn soll im Sommer nächsten Jahres erfolgen und damit auch die Ausnutzung der Kohlenreviere beginnen, die einen reichen Ertrag in Aussicht stellen. Bis dahin dürften auch die Hafenbauten zum Abschluß gelangt sein, an deren Fertigstellung man gegenwärtig mit allen Kräften arbeitet. Mit diesen Verbesserungen tritt unsere deutsche Niederlassung im Hafen von Kiautschou in einen neuen, bedeutungsvollen Abschnitt ihrer Entwickelung, der hoffentlich überall die Überzeugung

befestigen wird, daß die Wahl dieses Punktes für die deutsche Kolonisation keine verfehlte war, sondern allen Schwierigkeiten zum Trotz eine glückliche Zukunft verheißt.

Am nächsten Morgen, einem Sonntag, erwache ich bereits um sechs Uhr in meiner Kajüte und werde von einer unerklärlichen Unruhe getrieben, aus dem Bett zu springen, weil die regelmäßige Bewegung des Dampfers, die Umdrehungen der Maschine und das Geräusch der aufspritzenden Wellen plötzlich aufgehört haben.

Ich blicke durch das Fenster und bemerke, daß unser Schiff auf offenem Meer still liegt. Ich vermute nichts Arges, kleide mich vollständig an und trinke im Speisesalon ruhig meinen Tee, um dann auf dem Deck meinen Morgenspaziergang zu machen. Ich nehme an, daß der Kapitän loten lasse, um sich davon zu überzeugen, daß er von der richtigen Fahrstraße nicht abgewichen sei.

Aber ein Mitreisender macht mir die Mitteilung, daß an unserem Schiff das Steuer beschädigt sei. Alsbald gesellt sich auch der Kapitän zu uns und erklärt mit sauerfüßem Lächeln, dem man den Ernst der Situation anmerkt, daß die große, sich durch das ganze Schiff hindurchziehende Welle, welche die Schraube in Bewegung setzt, gebrochen sei.

Es handelte sich dabei um einen jener unglücklichen Zufälle, die sich trotz der peinlichsten Gewissenhaftigkeit bei der Herstellung des Materials und aller Teile des Mechanismus leider nicht vermeiden lassen. Die Welle war erst seit kurzem im Gebrauch. Niemand konnte einen Fehler im Guß vermuten. Wahrscheinlich hatte sie bereits in Tientsin, wo sich die Schraube durch den dicken Schlamm des Peiho nur mit großer Mühe

durcharbeitete, einen Riß erhalten, den selbst unser tüchtiger Oberingenieur nicht entdecken konnte. Nun befand sich allerdings ein Ersatzteil an Bord, aber es war, trotzdem das Meer ruhig blieb, unmöglich oder zum äußersten mindestens gefährlich, ihn auf offener See dem Dampfer einzufügen. Nach Tsingtau zurückzukehren, wo wir erst vor sieben Stunden abgefahren waren, erschien ebenfalls nicht als zweckmäßig, da es dort an den erforderlichen technischen Hilfsmitteln fehlte, den Schaden zu ersetzen.

Wir müssen froh sein, daß unser Schiff noch eine zweite, wenn auch viel schwächere Schraube besitzt und mit ihr nach Verlauf von vier Stunden, nachdem die gebrochene Welle festgebunden war, seine Fahrt langsam fortsetzen kann. Mehr als sechs oder sieben Knoten in der Stunde sind aber in keinem Fall von unserem Schiff zu erwarten, ungefähr die Hälfte der Fahrgeschwindigkeit, die wir sonst erreicht hätten. Alles hängt davon ab, daß wir gutes Wetter behalten und der Taifun, der irgendwo auf dem Ozean umherrast, uns nicht überrascht. Der Stand des Barometers ist allerdings günstig, aber unheimlich bleibt doch der Anblick des unendlich ausgedehnten, lauernden Meeres und des Himmels, der sich mit Wolken zu bedecken anfängt.

Weit und breit ist kein Schiff zu sehen, denn die Dampfer nach Schanghai oder Nagasaki nehmen einen Kurs, der von dem unsrigen weitab liegt. Der Wind, der sich erhebt, erweist sich unserer Fahrt zunächst förderlich, denn wir können die Segel aufsetzen und ihn hineinblasen lassen. Bald dreht er sich aber, und wir müssen von der Benutzung dieses Hilfsmittels absehen.

Bei der Mittagstafel wendet sich die Unterhaltung

den Erlebnissen bei Schiffsunfällen sowie den Verhaltungsmaßregeln zu, wenn die Situation sich ernster gestalten sollte. Der Bruch der Welle hätte leicht an einer noch gefährlicheren Stelle erfolgen können. Dann wären wir genötigt gewesen, mit den Pumpen zu arbeiten. Aber wie lange? Wir betrachten die Rettungsboote und erfahren, daß sie mit Lebensmitteln versehen seien und schnell herabgelassen werden können. Es beginnt ein trübes Sinnen und Phantasieren, das der Kapitän auf jede Weise mit gutem Humor zu verscheuchen sucht, indem er bald eine hübsche Anekdote zum besten gibt, bald durch eine von ihm erfundene Mischung im Bar-Room auf unser leibliches Wohlbefinden einwirkt.

Die zweite Schraube arbeitet, was sie kann, um uns vorwärts zu bringen, aber das Schiff geht für unsere Ungeduld viel zu langsam. Und wie entsetzlich träge der Zeiger auf der Uhr kriecht! Fünf Minuten werden zu einer Stunde. Eine Stunde erscheint wie eine Ewigkeit. So zieht der Abend herauf. Wenn nur das Wetter nicht umschlagen wollte! Zwischen den Wolken zuckt und blitzt es von Wetterleuchten, und wieder scheint eine Dünung heraufzukommen. So wird die halbe Nacht auf dem Promenadendeck verträumt, und die trüben Gedanken begleiten uns noch im Schlaf.

Am nächsten Morgen, Montags, dieselbe Situation. Noch immer ist kein Schiff zu sehen, kein Stück vom festen Land zu entdecken. Inmitten der Kulis, die auf dem Zwischendeck herumliegen, erblicke ich einen viereckigen, von schmutzigem Segeltuch eingehüllten länglichen Gegenstand. Es ist ein Sarg mit der in Kalk verpackten Leiche eines Chinesen, der in seiner Heimat beigesetzt werden soll.

Alles verhält sich still, jeder Laut klingt gedämpft. Nur ab und zu schreit ein Papagei auf seiner Stange, und ein paar Kanarienvögel zwitschern im Bauer ihr Morgenlied. Plötzlich kracht es am Achterdeck des Schiffes zwei-, drei- und viermal. Ich fahre zusammen und denke, daß die Welle sich losgerissen habe und an die Wandung des Schiffes schlage. Aber der Kapitän lacht mich aus. Dort unten vertreiben sich ein paar Passagiere die Zeit, indem sie leere Flaschen in die Luft werfen und danach aus Flinten schießen.

Endlich taucht ganz fern am Horizont ein Schiff auf. Es gibt also auch noch außer uns in dieser Meereseinsamkeit atmende Menschen.

Jetzt sollten wir eigentlich schon in Schanghai eingetroffen sein und sind doch noch weit vom Ziel entfernt. Der musikalische Wimmerkasten im Speisesaal lockt uns nicht, und die Studentenlieder, die sich unter den Noten befinden, dünken uns der wahre Hohn zu sein. Der Inhalt der mitgenommenen Bücher ist zu ernst für die unruhig hin und her flatternden Gedanken.

Da mache ich einen Fund, so glücklich wie ich es niemals erwarten konnte.

Unter alten Zeitungen und Zeitschriften finde ich eine fast vollständige Ausgabe von Wilhelm Busch, von seinen köstlichen Zeichnungen und Versen, die sich so oft als Freudenbringer und Sorgenbrecher bewährt hatten, nun aber doppelt und dreifach willkommen sind. Seid gegrüßt, ihr bösen Buben Max und Moritz, du Unglücksrabe Hans Huckebein, Pater Filucius, heiliger Antonius von Padua und ihr andern Lieblinge des humoristischen Deutschland, die ihr euch auf die Fluten des Stillen Ozeans hinausgewagt hattet, um eurem bedrängten Lands-

mann Troſt und Hoffnung wiederzugeben. Die luſtige Geſellſchaft, die Meiſter Buſch in die Welt geſetzt hat, führte einen entzückenden Reihentanz um mich auf, und die drolligen Verſe gaben dazu ſo munter den Takt an, daß es wieder eine Luſt war, zu leben.

Nun begann auch das Eſſen zu ſchmecken, trotzdem ſich im Meere eine unruhige Bewegung bemerkbar machte und unſere Steuerkraft nur eine geringe war. Wir hatten aber beim Anblick der reizenden Münchner Bilderbogen das Gefühl, als ob plötzlich eine ausgelaſſene Geſellſchaft von Männern und Frauen aller Stände auf unſer Schiff geſtürmt und uns unter Lachen und Plaudern in ihre Mitte genommen hätte. Es woge die Galeere! Fort mit aller kleinlichen Verzagtheit und feſtes Vertrauen zu der Tüchtigkeit unſeres Führers, ſeiner Offiziere und Maſchiniſten, zu der muſtergültigen Schulung alles deſſen, was aus unſeren großen deutſchen Reedereien hervorgegangen iſt! Wir plaudern bei einem kräftigen Nachttrunk auf dem Promenadendeck bis weit über Mitternacht, und als die Sterne zu verbleichen anfingen, funkelt uns bereits das Licht des Leuchtturmes entgegen, der uns die Küſte meldet.

Das ſchmutzig gelbe Waſſer, das uns ſtatt der klaren Meeresflut umgibt, läßt erkennen, daß wir in der Mündung des Yangtſekiang angelangt ſind, der aus dem Innern Aſiens ungeheure Maſſen lehmiger Erde zum Meere wälzt. Bald werden wir wieder feſtes Land unter den Füßen fühlen.

Wir ſind geſpannt, wie das ſtolze Bild von Schanghai mit ſeinen Hafen- und Dockanlagen, ſeinen breiten Uferpromenaden, ſeiner buntfarbigen Pracht vom nackten, zerſchliſſenen Chineſentum bis zu der Eleganz europäiſcher Großſtädte ſich vor unſeren Augen entrollen

werde. Von der Küste ist indessen bis zum nächsten Vormittag nichts zu sehen, da die Mündung des Flusses an dieser Stelle etwa zwanzig Seemeilen breit ist. Wir müssen mit unserer zweiten, schwachen Schraube noch stundenlang gegen die heftige Strömung ankämpfen, bis am Horizont die ersten Streifen Land auftauchen. Uns zur Rechten liegt eine kleine Insel mit einem Leuchtturm.

Während wir uns den Fischerdörfern am Horizont immer mehr nähern, erblicken wir auch die ersten Masten und Schornsteine von Dampfern, die sich alsbald vor unseren Augen immer malerischer gruppieren und deutlicher voneinander abheben.

Schanghai.

Die Fahrstraße auf dem Yangtsekiang nach Schanghai ist verhältnismäßig schmal und wird durch lange Streifen angeschwemmten Landes über und unter dem Wasser begrenzt.

Kriegsschiffe, Passagierdampfer, Segeldschunken und Dampfbarkassen schieben sich durcheinander zu einem majestätischen Panorama, das auf einen Mittelpunkt des Verkehrs für die ganze Welt hinweist.

Uns zur Rechten, aus nordwestlicher Richtung, strömt der Yangtsekiang als breite Fläche uns entgegen. Auf ihm ziehen die Schiffe von und nach Nanking und Wutschung bis weit ins Innere des Landes.

Wir aber müssen, um nach Schanghai zu gelangen, in südlicher Richtung in einen Nebenfluß dieses Stromes, den Wusung, hineinfahren und uns dabei zur Vermeidung der Sandbänke eines Schleppdampfers bedienen.

Bis der Kapitän wegen der Bedingungen einig wird, vergehen wieder ein paar Stunden.

Wir beobachten die Kulis auf unserem Schiff beim Mittagessen, wie sie zwei Holzstäbchen von der Länge und Stärke unserer Bismarckbleistifte zwischen den Fingern der rechten Hand halten und damit aus einem

irdenen Topf Klumpen Reis oder Stücke eines zerkleinerten gekochten Huhns geschickt herausholen.

Andere blicken träumerisch oder stumpfsinnig um sich, in jener für China charakteristischen Haltung, die jeden Europäer zuerst stutzig macht, indem sie mit eingeknickten Füßen frei auf dem Boden hocken und darauf die Ellenbogen stützen. Mit Ausführung dieses Turnerkunststückes erholen sie sich, wenn sie müde sind, und erheben sich erst wieder, wenn sie sich frisch fühlen.

Andere spielen Stein, Papier und Schere, ganz wie unsere Schulknaben, wobei der Gewinner dem Verlierer ein paarmal lächelnd triumphierend kurze Schläge auf die innere Handfläche versetzt.

Der kleine Dampfer, den der Kapitän besorgt hat, und der sich uns ans Steuerbord legt, erweist sich als untauglich und wird mit einem anderen vertauscht, der uns vorsichtig gegen die Strömung des Wusung vorwärts bringt.

Es wird acht Uhr abends, bis wir vor Anker gehen, und die Dämmerung bricht so schnell herein, daß wir nur beim Schein der elektrischen Lampen etwas sehen können.

Ein anderer Dampfer, der für den Verkehr in der Stadt bestimmt ist, nimmt uns auf und bringt uns im Stockfinstern stromaufwärts an schwach erleuchteten Kais vorbei, wo unzählige Schiffe vor gewaltigen Speichern lagern.

An der Haltestelle springen wir ans Land, sehen, daß unsere Koffer beisammen sind, setzen uns in die von Kulis gezogenen Wägelchen und suchen in dem prächtig gelegenen und eingerichteten, hell beleuchteten Hotel Astor unser Logis auf. Es ist mittlerweile so spät geworden,

daß man nichts Besseres tun kann, als auf seinem Zimmer zu bleiben.

Der Kuli richtet, ohne daß wir erst einen Wunsch äußern, in dem daneben befindlichen Toilettenraum das Bad an, in dem man sich aber nicht ausstrecken, sondern nur mit zusammengezogenen Knieen als Halbchinese sitzen kann.

In dem eleganten, sauberen, mit allem großstädtischen Komfort eingerichteten Zimmer lockt das breite englische Bett, über dem an einem Drehgestell ein faltenreicher Musselinschleier zum Schutz gegen die Moskitos herabwallt. Alles wäre wunderschön ohne die tropische Hitze, die freilich im August nicht wundernehmen kann, da Schanghai ungefähr auf demselben Breitegrade wie Kairo liegt. Des Morgens hatten wir auf dem Schiff fünfundzwanzig, mittags sogar achtundzwanzig Grad Wärme Reaumur, und abends um elf Uhr sind es immer noch vierundzwanzig. Das Nachthemd wird als eine unerträgliche Last empfunden, denn alle fünf Minuten bekommt der Körper von innen einen Ruck, der den Schweiß aus allen Poren heraustreibt.

Ich war vom Endpunkt der sibirischen Bahn über Tschifu nach Schanghai gefahren, wie man sich in Berlin zu einem Ausflug nach Potsdam entschließt, ohne Vorbereitungen und Empfehlungen, nur in der Erwartung, daß auch dort Menschen leben müssen, in deren Gesellschaft man sich zurechtfinden kann.

Zwischen Traum und Wachen klingen durch das offene Fenster aus einem Garten jenseits des Flusses die kraftvollen Klänge des Rienzimarsches an mein Ohr und erfüllen den müden Gast mit der Hoffnung, die sich so oft in

weiter Ferne erfüllt hat, freundlich gesinnten und einflußreichen Landsleuten zu begegnen.

Vom Astorhotel führt eine lange Brücke zur Stadt, und schon beim ersten Schritt genießt man einen Auszug von dem in seiner Art einzig zusammengesetzten Leben und der großartigen Lage Schanghais.

Wir sind an einem Hauptpunkt Asiens, der, durch die kaukasische Rasse zu modernem Leben erweckt, dem internationalen Verkehr erschlossen und geschäftlich gewissermaßen elektrisiert worden ist.

Das reine Chinesentum bildet die Bouillon, auf der Engländer und Deutsche, Franzosen und Amerikaner mit ihren weit ausgreifenden Unternehmungen und verfeinerten Lebensgewohnheiten wie Fettkügelchen schwimmen.

Am Zugang zur Brücke steht ein herkulisch gebauter indischer Polizeibeamter, von dessen brauner Hautfarbe sich die gelbe Khakiuniform, die er trägt, und der feuerrote, hochgedrehte Turban, den er sich auf den Kopf gesetzt hat, seltsam abheben. Wie angegossen steht er auf seinem Platz inmitten des unaufhörlichen Gewoges von Menschen, Wagen und Tieren, das ihn umgibt, und lenkt den Verkehr durch bloßes Aufheben der rechten Hand.

Die ausgesuchte Eleganz einer europäischen Millionenstadt mischt sich dabei mit den Sitten und Gebräuchen, die sicherlich mehrere tausend Jahre alt sind.

Ein alter Chinese, der stolz und unzufrieden um sich blickt und dem eine mächtige Hornbrille auf der Nase sitzt, läßt sich in einer Sänfte über die Brücke tragen. Hinter ihm folgen mehrere deutsche Kaufleute in Rickshaws.

Darunter hat man kleine, zweirädrige Wagen zu verstehen, in denen immer nur eine Person Platz nehmen kann, und die von zwei Kulis in Bewegung gesetzt werden.

Der eine dieser Burschen, dem auf seine zerrissene, bunte Jacke rückwärts eine Nummer aufgedrückt ist, spannt sich in die gabelförmige Deichsel und schlägt mit seinen bloßen, braunen Füßen einen schnellen Trab an. Der andere Chinese läuft hinter dem Wagen her, drückt seine rechte Hand an die Stelle, wo sich ein zum Aufklappen eingerichtetes Dach befindet, und schiebt den Wagen in demselben Tempo vorwärts.

Bei dem Europäer, der zum erstenmal nach China kommt, sträubt sich zunächst das Gefühl, einen Menschen als Zugtier und einen anderen als Schiebewerkzeug benutzt zu sehen. Aber diese Sitte ist so allgemein anerkannt und durchgeführt, daß der Fremde bald keine andere Wahl hat, als sie mitzumachen. Man erblickt diese Rickshaws oft zu Hunderten in einer Reihe, wenn sie an den Hauptstraßen halten oder mit den Fahrgästen darüber hinwegrollen.

Es gibt aber noch ein anderes nationales Fuhrwerk geringeren Ranges, das nicht weniger dazu beiträgt, das Straßenbild charakteristisch auszumalen. Es besteht in einer ebenfalls von Kulis gezogenen Karre, die auf einem etwa drei Fuß hohen, massiven hölzernen Rade läuft. Über dem Rade schwebt ein bretternes Gestell, das rechts und links davon je einen schmalen Sitz aufweist.

Während der Chinese vorwärts läuft und seine Last zieht, schweben auf der Karre oft höchst seltsame und verschiedene Werte in der Balance, etwa ein gestohlener Sack Mehl mit einem Polizisten oder ein Schwein mit einer alten Chinesin.

Daneben gibt es aber auch ganz moderne, elegante Equipagen, hinter deren geschlossenen Fenstern die Frau eines angesehenen Mandarinen in kostbarer Seiden-

Rickscha-Mann.

toilette und glitzerndem Haarschmuck thront, um ab und zu verstohlene Blicke auf die Menschenmenge zu werfen. Auf dem Bock sitzen zwei Chinesen, die in ihren glitzernd hellen Gewändern wie weiße Katzen hocken, während ihre schwarzen Zöpfe lang über den Rücken hängen. Der eine lenkt die Pferde, während der andere die Aufgabe hat, bei einer scharfen Biegung oder wenn es bergauf und bergab geht, während der Fahrt herunterzuspringen, die Pferde am Zaum eine Strecke zu führen und sich dann blitzschnell wieder auf den Bock hinaufzuschwingen. Hierzu kommen die Modedamen, die sich mit ihren Equipagen und Grooms, ihren Toiletten bis auf Hut und Sonnenschirm nach der letzten Pariser und Londoner Mode richten.

In diesem Gewimmel internationalen Lebens und Treibens findet man aber auch chinesische Arbeiter und Bettler, die kaum noch einen Fetzen am Leibe haben und das Bild der äußersten Armut und Verkommenheit darstellen.

Während hier alles Glanz, Lust und Reichtum atmet, wird dort ein Trupp chinesischer Verbrecher mit zusammengebundenen Händen transportiert. Hinter jedem von ihnen geht einer der vorher beschriebenen indischen Polizisten. Er hat den Zopf des Arrestanten sich zweimal um die Finger der erhobenen rechten Hand geschlungen und folgt ihm in dieser Haltung über die Brücke.

Zu beiden Seiten ziehen sich Wasserstraßen hin, zur Linken eine breite, gewundene, der Wusung, der Schanghai mit einem mächtigen, langgestreckten Bogen berührt und den Schauplatz des gewaltigen Schiffsverkehrs bildet, und der schmalere Sutschau, der sich unterhalb der Brücke in jenen ergießt und für das Auge des Spaziergängers

mit dem Neubau des internationalen Krankenhauses abschließt.

Von der Brücke zieht sich am Ufer des Wusung entlang die Hauptstraße Schanghais, der „Bund", ein Name, der persischen Ursprungs sein soll und für den besuchtesten Verkehrs- und Promenadenweg in den modernen Ansiedelungen Chinas häufig angewendet wird.

Alles, was an Intelligenz und Besitz sich in der Stadt niedergelassen hat, wohnt an dieser prächtigen Uferstraße oder in ihrer unmittelbaren Umgebung. Hier haben sich die großen Bankhäuser, welche ihre geschäftlichen Verbindungen über den ganzen Erdball spinnen, in palastähnlichen Gebäuden niedergelassen. Dazwischen erblicken wir den englischen Gerichtshof, mehrere Konsulate und das Freimaurerhaus.

In bezug auf monumentalen Stil und heiter anmutende Durchführung der Formen werden sie sämtlich von dem Haus der Ostasiatischen Bank übertroffen, deren Front, Treppenhaus und innere Raumverteilung den Sinn für praktische Bedürfnisse mit einem sicher ausgebildeten Geschmack verbinden. Daß der Erbauer dieses Palais, Herr Becker, ein Deutscher ist, und daß dabei deutsches Material in großem Umfange verwendet wurde, mußte ein Berliner Herz besonders froh stimmen. Neben den Bankhäusern fallen die Gebäude der großen Schiffahrtsgesellschaften wirkungsvoll in die Augen.

Gehen wir den Bund zu Ende, so sehen wir auf einem stattlichen Hause die deutsche Fahne flattern, während davor auf einer hohen Stange sowie in einer Halle die Sturmsignale, das Einlaufen sowie die Termine für das Auslaufen der Schiffe verzeichnet sind.

Hier ist die Firma Melchers u. Co. als Vertreterin

„Bund“ in Schanghai mit Yangtse-Dampfer „Peking“.

des Norddeutschen Lloyds und der Hamburg-Amerika-Linie tätig, und ihr Leiter, Herr Korff, besitzt das Verdienst, dem Ansehen des Deutschtums im fernen Osten nicht nur durch seine kaufmännische Erfahrung und Tüchtigkeit, sondern auch durch das Freundliche und Entgegenkommende seiner Persönlichkeit wichtige Dienste geleistet zu haben.

Wenige Schritte davon, und nur durch eine kurze Brücke getrennt, liegt der „Englische Klub" mit seiner schönen, nach dem Bund zuführenden offenen Terrasse und seinen vortrefflichen Einrichtungen für die Unterhaltung seiner Mitglieder. Um die Frühstückszeit trifft man dort vor allem in dem Bar-Room mit einem Glas Cocktail oder Whisky mit Soda in der Hand eine aus allen Nationalitäten gemischte Gesellschaft, bei der es sich schwer bestimmen läßt, wo die Gemütlichkeit aufhört und das Geschäft anfängt.

Einer besonders herzlichen Aufnahme darf man im Deutschen Klub in Kanton Road sicher sein, wo sich für mich im Lauf einer Viertelstunde, völlig unerwartet und desto willkommener, anscheinend verlorene Beziehungen wieder befestigten und neu anknüpften.

Während die chinesischen Kellner im Speisesaal ein paar Flaschen köstlichen Moselwein auf den Tisch stellten und die Unterhaltung sich um die neuesten Vorgänge in Deutschland drehte, war das Gefühl des Fremdseins völlig überwunden und eine feste Grundlage für alles gefunden, was in Schanghai als sehens- und bewundernswert galt. Dem Deutschen Klub genügen übrigens seine bisherigen Räume nicht mehr, und er ist im Begriff, sich ein neues, noch viel großartiger eingerichtetes Heim zu

schaffen, wozu die erforderlichen Kapitalien bereits aufgebracht sind.

Vor dem Bund zieht sich ein mit Bäumen bepflanzter, breiter, grüner Promenadenweg bis zur Uferstraße am Wusung, und wer ihn bis zu den „Public Gardens" ausdehnt, wird durch ein Denkmal, das sich in geringer Entfernung von ihm erhebt, unwillkürlich gebannt und ernst gestimmt.

Auf einem Unterbau von schwedischem Granit erblicken wir einen zersplitterten und abgebrochenen Mast aus Bronzeguß. Darunter liegen Flagge und Segeltuch, während der Flaggenstock mit dem deutschen Adler geschmückt und von einem Lorbeerkranz umwunden ist. Die Bronzetafeln auf den vier Seiten des Sockels enthalten ein Bild des „Iltis", der mit seiner Besatzung an der Küste von Schantung ein Opfer des Taifuns wurde, eine darauf bezügliche Inschrift und die Namen der untergegangenen Seehelden, Offiziere mit ihren Mannschaften.

Wir gedenken beim Anblick dieses Denkmals, das von dem Kapitän zur See Müller zuerst angeregt, dann von Reinhold Begas meisterlich ausgeführt wurde, wehmutsvoll und ergriffen der treuen, tapferen Söhne unseres Vaterlandes, die, den Wellen und Klippen des Stillen Ozeans preisgegeben, doch bis zum letzten Augenblicke dem Tode unverzagt ins Auge sahen.

Dann wenden wir uns dem erwähnten „öffentlichen Garten" zu, der nach dem Bund und der alten Brücke zu von einem eisernen Gitter umgeben ist. Damit bezweckt man nicht nur, die schmucken Palmengruppen und Blumenbeete, die Kioske und Lauben, die Grotten und Statuen von der Berührung mit dem lebhaften Straßenverkehr

abzuschließen. Man will an den beiden schmalen Zugängen darüber wachen, daß der Garten von keinem Chinesen betreten wird, denn ihnen ist die Benutzung des kleinen Parks grundsätzlich untersagt. Die Bänke tragen außerdem die Inschrift „Only for foreigners". Mehrmals in der Woche finden hier im Sommer Konzerte statt, bei denen man die elegante Welt von Schanghai, die Damen in reizendem seidenen Sommerkostüm mit den chinesischen Dienern zur Seite sowie die Herren im schneeweißen Leinenanzug mit weißer Jacke, Evening-Dreß oder Frack in lebhaftem Gespräch sitzend oder lustwandelnd beobachten kann.

Innerhalb des europäischen Viertels von Schanghai hat sich mit den „Public Gardens" noch ein besonderes, gegen die gelbe Rasse abgeschlossenes Eiland gebildet, wo die gute Gesellschaft, oder was man darunter versteht, ganz unter sich ist und Intimitäten lauter als gewöhnlich aussprechen darf, da die Musik alles übertönt, was andere nicht hören sollen. Hier läßt es sich auch am Vormittag in der Einsamkeit angenehm weilen, wenn in der vielbeschäftigten Stadt niemand Zeit zum Spazierengehen hat. Der Garten liegt unmittelbar am Wusung, und zwar gerade an der Stelle, wo der Fluß die Biegung macht, die für das Bild der Stadt so entscheidend mitspricht.

Unvergeßlich wird mir der Tag in Schanghai sein, als der Taifun, dem ich entgangen war, nun wirklich zur Entfaltung kam und vom Stillen Ozean durch die Mündung des Yangtsekiang und den Lauf des Wusung die Wellen bis nach Schanghai in wilden Aufruhr versetzte. Der Orkan tobte so gewaltig, daß die eisernen Stühle und Bänke umgeworfen wurden und es nicht leicht war, sich auf den Beinen zu halten. Aber gerade deshalb war es unwidersteh-

lich verlockend, die großen und kleinen Dampfer, Dschunken und Boote zu sehen, die sich trotz alledem den Weg durch die Fluten bahnen wollten.

Während die Wellen immer höher ans Ufer schlugen, und auf dem zügellosen Element alles auf und nieder tanzte, der Sturm am Hut und Rockkragen zerrte und so toll blies, daß man alle halbe Minute die Augen schließen mußte, entstand bei dem Zuschauer die Empfindung, an Bord eines unruhig schwankenden und stampfenden Schiffes zu weilen.

Zwischen den Dschunken, die auf andere Weise nicht vorwärts geschafft werden konnten, standen die braunen, nackten Gestalten der Kulis an seichten Stellen mitten im Wasser. Sie schleppten die Fahrzeuge mühselig an Stricken herüber, bekamen dabei beständig Sturzwellen über den Kopf und benahmen sich mit ihrem Geschrei und ihren aufgeregten Gebärden genau so wie Ertrinkende bei einem Schiffbruch.

Alle Naturereignisse scheinen in Schanghai mit besonderer Heftigkeit aufzutreten. Die Hitze, die mehrere Tage bis zur Unerträglichkeit anhielt, konnte nur durch die leichtesten, weißen Sommeranzüge und zur Vermeidung des Sonnenstichs durch Benutzung des Tropenhelms erträglich gemacht werden. Die eiskalten Getränke, nach denen man beständig Verlangen trug, um die trockene Zunge anzufeuchten, brachten nur vorübergehende Linderung und hatten bald darauf heftige Transpirationen zur Folge. Dann aber trat plötzlich in der Temperatur eine Abkühlung um zehn bis zwölf Grad ein, als ein tropischer Regenguß herniederfiel, der alle Vorräume und Veranden überschwemmte und die Straßen in eine Reihe von Pfützen verwandelte, so daß selbst die Rickshaws, auch wenn man

sich das Verdeck aufschlagen ließ und den Regenschirm aufspannte, keinen Schutz boten.

Von den „Public Gardens" erblickt man auf der anderen Seite der Brücke ein sich lang hinziehendes, vornehmes Gebäude mit Säulenportalen, die weit sichtbar sind und von denen man einen entzückenden Ausblick auf das Stromgebiet und die Gliederung der Stadt genießt.

Hier befindet sich das deutsche Generalkonsulat, dessen Leiter seit Lührsens Zeiten sich durch kluges Eingehen auf die Verhältnisse in Ostasien und ebenso vorsichtige wie energische Förderung unserer vaterländischen Interessen ausgezeichnet haben.

Wie früher Dr. Stübel, ist auch der jetzige Generalkonsul Dr. Knappe in jeder Beziehung geeignet, diese guten Überlieferungen weiter zu pflegen und den immer größer werdenden Ansprüchen an Sachkenntnis und Arbeitskraft Rechnung zu tragen.

Auch die Vertreter Knappes, die Herren Boyé und Busse, verstehen in rühmenswerter Weise weitgehende Verbindungen zu pflegen und dadurch unseren Interessen im Auslande die Wege zu ebnen.

Wer ein erschöpfendes Bild von Handel und Schiffahrt in Schanghai gewinnen will, muß mit einem kleinen Dampfer, wie er uns von der Hamburg-Amerika-Linie zur Verfügung gestellt wurde, den Wusung eine Strecke aufwärts fahren und sich davon überzeugen, ein wie fieberhaftes Leben auf dem Wasser sich hier zu allen Tageszeiten entwickelt.

Bis zum Arsenal liegen die chinesischen Dschunken in vier- und fünffacher Reihe zu Tausenden aneinandergekettet am Ufer und glotzen uns mit ihren Augen, die

ihnen auf den Burgspriet gemalt sind, halb drollig, halb geheimnisvoll an, während davor alte chinesische Kriegsschiffe, die vor Schmutz starren, verankert sind, und Hausboote in langer Reihe von Schleppdampfern stromaufwärts befördert werden.

Unser Dampfer trug uns auch stromabwärts am deutschen Generalkonsulat vorbei, wo wir ein deutsches Kriegsschiff, den „Geyer", antrafen und zu unserer Freude vernahmen, daß sein Kommandant, Korvettenkapitän Guthmann, sich an Bord befand. Er saß allein auf dem Promenadendeck und war in die Lektüre eines eben erschienenen militärischen Werkes vertieft, als er uns erblickte, vom Stuhl aufsprang und uns freundlich zu sich einlud. Der militärische Dienst hat ihn nicht gehindert, in seinem Temperament viel von dem jovialen Sinn und der Gastfreundlichkeit seines Schwiegervaters, unseres Konsuls Mohr in Bergen, zu offenbaren, wo unser Kaiser Wilhelm so oft Erholung und fröhliche Anregung während seiner norwegischen Sommerfrische gefunden hat.

Das Ansehen, zu dem es Schanghai im Weltverkehr gebracht hat, ist das Ergebnis von wenigen Jahrzehnten. Erst seitdem die Engländer im sogenannten Opiumkrieg, Sommer 1842, die Stadt besetzt und die Öffnung des Hafens erzwungen hatten, ist sie den Europäern zugänglich geworden.

Damals wurde den Siegern unterhalb Schanghais ein sogenanntes „Settlement", wie der englische Ausdruck lautet, angewiesen, für das eine geringe Pachtsumme für alle Zeit zu entrichten war. An die englische Ansiedlung wuchs eine französische und eine amerikanische heran, mit der unsere deutsche in Verbindung steht.

In dieser europäischen Niederlassung, die etwa zehn

Quadratkilometer umfaßt, sind alle Straßen, die von Osten nach Westen, also dem Bund und der Uferstraße am Wusung zustreben, nach Städten benannt.

Die wichtigste ist Nanking Road, wo sich die elegantesten, europäischen Verkaufsläden mit allem, was zum verfeinerten Bedürfnis des Lebens in der Gesellschaft gehört, aneinander reihen.

Deutschland begrüßt uns hier nicht nur mit vielen leistungsfähigen und angesehenen Firmen, sondern auch mit der Redaktion und dem Verlag des „Ostasiatischen Lloyd", einer Wochenschrift, die bereits im Jahre 1885 begründet wurde, aber erst unter ihrem jetzigen Leiter, E. Fink, durch ihren vielseitigen und sorgfältig ausgewählten Inhalt, ihre entschiedene, dabei immer gerechte und taktvolle Betonung deutscher Interessen ihren großen Einfluß erlangt hat.

Durch sein gründliches Studium von Land und Leuten und seine persönliche Beliebtheit ist es Herrn Fink gelungen, seinen Wirkungskreis immer mehr zu erweitern und daneben auch noch eine illustrierte Monatsschrift „Der ferne Osten" ins Leben zu rufen, die eine wertvolle Ergänzung zu jener bildet.

Das Europäertum, das dem Fremden auf der prächtigen Uferpromenade am Wusung in die Augen fällt und ihn überall gastlich empfängt, behauptet noch eine Weile seine Kraft, wenn er in Nanking Road einbiegt. Er trifft dort eine deutsche Buchhandlung, französische Kunsthändler und englische Modegeschäfte. Dann werden aber die modernen, massiven Häuser unterbrochen von bunten chinesischen Buden und Läden, und schließlich bekommt die Straße den Charakter des himmlischen Reichs.

Auf einen großen Teil der Zopfträger hat die euro-

päische Ansiedlung bereits eine so große Anziehungskraft ausgeübt, daß sie ihre alte Stadt mit den engen, schmutzigen Gassen und der verfallenen Mauer verlassen und den modernen Lebensansprüchen Rechnung getragen haben.

Ein großer Renn- und Spielplatz zur Linken und ein umfangreiches Hotel zur Rechten deuten wohl noch auf internationales Leben hin. Aber das Eigenartige der Bevölkerung, die unter den Europäern ein neues Leben beginnt, tritt uns doch mit voller Unmittelbarkeit entgegen.

In den Salons unserer Freunde und im Gespräch mit klugen Frauen hatten wir fast vergessen, daß wir in China sind. Nun aber erblicken wir an der Ecke von Nanking Road in Begleitung eines Polizisten einen armseligen Burschen, der einen großen, viereckigen Halskragen aus Holz trägt. Auf dem Brett ist sein Name und die Tatsache verzeichnet, daß er eines Diebstahls überführt worden ist.

Wir fahren hinaus ins Freie nach einem chinesischen Dorf, das aus einer einzigen, langen Straße besteht und gerade so ordentlich und sauber ist, wie die alten chinesischen Städte schmutzig zu sein pflegen. Wir kommen an reizenden Villen und alten Tempeln vorbei und lassen den Wagen in einem chinesischen Teehaus, den „Yun-Yuen-Gardens", halten, um uns zu erfrischen.

Was uns hier beim ersten flüchtigen Blick umfängt, dann beim Betrachten der Anlagen auf Schritt und Tritt unser Interesse erregt und uns endlich mit stummem Schauen und Staunen erfüllt, ist ein vollendetes Märchen aus einer Welt, die wir bisher immer ins Land der Träume verwiesen haben.

Wir schreiten durch das absichtlich schief gebaute Eingangstor über den Hof zu kleinen Häuschen mit bunten, überhängenden Dächern, verschnörkelten Fenstern, zu ein-

Teehaus in Schanghai.

samen Teichen, die von Lotosblumen überragt und so dicht bewachsen sind, daß sie wie eine feste, grüne Masse aus Malachit vor uns schimmern. Wir lassen uns an Marmortischen mit eingelegten Arbeiten nieder und verlangen Tee. Ohne hörbar zu gehen oder ein Wort zu sagen, stellt der Chinese lächelnd die Kanne auf den Tisch, bereitet den Tee für jeden Gast besonders und gießt ihn dann aus einer größeren Tasse in eine kleinere.

Unbeweglich hängen farbige Lampions aus Papier über unseren Köpfen, und wir lauschen, ob nicht irgendwo in der Luft ein Glockenspiel ertöne. Aber es bewegt sich nicht ein Blättchen, es erklingt nicht der leiseste Laut.

Uns gegenüber sitzt in der Laube eine chinesische Familie. Der Alte hat sich rückwärts in einen Stuhl gelehnt, mit einer Pfeife im Mund, mit zusammengelegten Händen im Schoß und Blicken, die ins Unbestimmte und Weite gerichtet sind. Die Mutter scheint zu schlafen, und nur das Mädchen rührt sich ein wenig, indem es einem großen braunen Affen, der auf dem Geländer sitzt, seine Rechte träge zum Spielen überläßt.

Der heiße Tee löscht unsern Durst, und die Leinwandlappen, die wir in fast kochendes Wasser tauchen und mit denen wir uns Stirn, Schläfe und Hände abwischen, wirken kühlend wie ein frischer Luftzug.

Wir erheben uns wieder und gehen noch weiter durch die engen, gewundenen Gänge des Gartens, über schmale Brücken und unter herabhängenden Zweigen, an Götzenbildern aus Stein und Bronze vorbei, blicken in die Nischen des Teehauses, in die sich immer mehr verengenden Winkel, und kommen in eine völlige Weltabgeschiedenheit hinein, als ob hier Buddha selbst träume.

Aus dieser geheimnisvollen Stille, bei welcher man jeden Atemzug zu hören glaubt, diesem leisen, farbigen Spiel, das ein unerklärliches Rätsel zu umschließen scheint, diesen stummen Menschen, die unter Blumen und Blättern verschwinden, diesen seltsamen Torbogen, Terrassen, Nischen und Lauben, wo nur Licht und Schatten miteinander plaudern, werden wir plötzlich in das bunteste Leben, das wirrste Durcheinander von allen nur möglichen Eindrücken auf Auge und Ohr versetzt, wenn wir uns während der Abendstunden nach Futschau Road begeben.

Diese Straße liegt ebenfalls innerhalb der europäischen Ansiedlung und bildet den Schauplatz für alles, was man sich unter Eleganz und Zerstreuung für eine endlose, durcheinanderkribbelnde Menschenmenge vorzustellen vermag. In den ersten fünf Minuten wird man von dem farbigen Lichtschimmer, der in den Läden und auf den Balkons vor unseren Augen tanzt, geradezu geblendet und durch die verschiedenen Tausende Stimmen der Händler, Ausrufer, Lastträger, Fuhrleute, Musikanten und Sängerinnen betäubt. Man fürchtet, im Gedränge die Freunde mit ihrem Führer zu verlieren, in dem Gewirr zu verschwinden, überlaufen oder überfahren zu werden.

Aber in diesem Ameisenhaufen weiß jeder sein Plätzchen zu finden und geschickt auszuweichen, wenn er dem anderen in den Weg kommt. Alles ist lustig und beweglich, harmlos und liebenswürdig wie bei einem Volksfest in Italien.

Der vornehme Chinese schämt sich nicht des Bettlers und der Europäer wird nirgends belästigt, mag er sich noch so neugierig in den Kaufläden umsehen und hundert Sachen betrachten und berühren, ohne etwas zu erstehen.

Fächer, Malereien, Schmucksachen, kostbare Seidengewebe, Spielzeuge, Konditorwaren sind in den offenen Läden aufgeschichtet. Alles, wonach wir fragen, wird uns bereitwillig gezeigt und mit Hilfe des Dolmetschers freundlich erklärt.

Über einen Balkon hinweg blicken wir in einen festlich erleuchteten Saal, in dem das Licht aus bunt bemalten Gaslaternen oder Lampions auf Säulen mit Segenssprüchen, blühende Bäume, farbige Tapeten und ein Bild Buddhas, das von rotbrennenden Kerzen umgeben ist, herabfällt. Wir treten in das Haus ein, in dem sich eines der feinsten chinesischen Restaurants befindet, geben den dickbäuchigen, klug schmunzelnden Herren, mit denen wir bekannt gemacht werden, die Hand und setzen uns an einen der runden Tische, die mit weißer Leinwand gedeckt sind.

Es beginnt ein niedliches Knabbern aus den Schälchen und Schüsseln, die entweder bereits auf dem Tisch stehen oder alsbald aufgetragen werden und aus denen man sich mit elfenbeinernen Stäbchen die verschiedensten Sachen, Mandeln und Nüsse, Eierstücke, gebratenes Huhn, Käse und Früchte, herausangelt.

Nach diesem Hors d'oeuvre sollten eine Vogelnestersuppe, Haifischflossen und ähnliche Leckerbissen an die Reihe kommen. Aber wir entsagten, um von dem originellen Schauspiel auf der Straße nichts zu verlieren.

Inzwischen hatte das lärmende und dabei doch so interessante Treiben in Futschau Road noch zugenommen. Die Verkäufer liefen wie toll hinter uns her, ohne uns jedoch lästig zu werden, denn schon bei der ersten abweisenden Handbewegung zogen sie sich lächelnd und bescheiden wieder zurück.

Die Neugierde lockte, immer weiter in die Lokale einzudringen, wo getrunken und geraucht, gesungen und gespielt wurde.

Aus dem unaufhörlichen Gewühl traten die Gestalten jugendlich hübscher, reich geputzter und geschminkter Mädchen hervor, die entweder in Rickshaws gefahren oder von Kulis auf den Schultern getragen wurden, so daß man sie schon von weitem über den Köpfen der übrigen erblicken konnte, wie sie sich in der Straße auf und ab bewegten. Diese niedlichen Erscheinungen, die wie Blumen dahinschwebten, waren die Sing-song-Girls, deren musikalische Vorträge bei einer chinesischen Abendunterhaltung unentbehrlich sind. Die Mädchen sind nicht einem bestimmten Konzertlokal verpflichtet, sondern treten im Laufe des Abends an verschiedenen Stellen auf und zeigen ihre Kunst auch sonst überall, wohin man sie einladet.

Die Singspielhallen bilden große, niedrige Säle, die um diese Stunde so besucht sind, daß wir nur mit Mühe noch ein paar freie Plätze entdecken. Aber der chinesische Kellner macht für uns geschickt eine Gasse frei. Die Chinesen rücken auf der Bank zusammen, und wir können durch zwei Pfeiler gerade den Blick auf die Bühne richten, wo sich in raucherfüllter Atmosphäre ein ganzes Dutzend dieser Volkssängerinnen niedergelassen hat und eine jede von ihnen wartet, bis die Reihe an sie kommt.

Immer neue Gäste treten in den Saal, immer qualmiger wird die Luft und immer lästiger strömt uns der Schweiß von der Stirn, während der bezopfte Kellner uns Tee und Zigaretten bringt. Der chinesische Nachbar bietet uns höflich Feuer an, und wir versuchen nach Kräften, die Luft qualmend noch mehr zu verschlechtern.

Da dringt ein Kreischen und Quietschen an unser

Straße in Schanghai.

Ohr, als ob jemand, dem man die Fußsohle mit Stecknadeln bearbeitet, seinen Schmerzen Ausdruck verleihe, während gleichzeitig die Saiten einer Guitarre gerissen werden. Dies seltsame Konzert muß von dem Fräulein herrühren, das sich aus dem Kreise ihrer Genossinnen soeben erhoben hat und schon nach den ersten Tönen von den Zuhörern mit lebhaftem Beifall begrüßt wird. Von Rhythmus und Melodie in unserem Sinne läßt sich beim besten Willen nichts unterscheiden, und die Worte, die gesungen werden, verstehen wir natürlich auch nicht.

Die Sing-song-Girls machen mit ihren bunten Kleidern, ihren geschminkten Gesichtern, ihren pechschwarzen Haaren, deren Frisur ein kleines Kunstwerk bildet und aus denen goldene Nadeln hervorglitzern, den Armbändern an den Handgelenken und den Ringen an den Fingern den Eindruck von geschickt ausgeführten Wachsfiguren.

Wenn sie lächelnd um sich blicken, die Tasse Tee zum Munde führen oder aufstehen, um eine Gesangsnummer vorzutragen, glaubt man, daß nicht Fleisch und Blut, sondern ein feiner Mechanismus all diese Bewegungen und seltsamen Töne, die wir zu hören bekommen, hervorbringe. Hitze und Rauch treiben uns nach einer halben Stunde aus diesen Räumen wieder hinaus.

Wir betrachten uns nur noch die Parterreräumlichkeiten näher, die wir vorher hastig durchschritten hatten, und verfolgen dabei einen schmalen Gang, in dem zu beiden Seiten Nischen angebracht sind. Das Holzgetäfel ist schwarz. Auf den Bänken und an den Wänden liegen seidene Kissen. Von oben fällt aus einer halbverhüllten Ampel ein matter, rötlicher Schein in die stillen Gemächer,

in denen wir zunächst nur Schatten und Umrisse erkennen. Allmählich treten aber aus dem Halbdunkel menschliche Gestalten und Glieder hervor, aber in so seltsamen Stellungen und Verrenkungen, wie man sie sonst nur von Kautschukmännern ausgeführt sieht.

Wir sind bei den Opiumrauchern angelangt. Einzelne liegen auf dem Rücken, haben die Beine nach oben an die Wand gestreckt und lassen den Kopf nach unten sinken, indem sie sich mit einer Hand auf die Erde stützen. Andere hocken mit zusammengezogenen Füßen klumpenartig in einer Ecke der Nische oder liegen wie tot platt auf dem Boden. Überall erblickt man ein Flämmchen, und hier und dort streckt sich ein schlaffer Arm aus, um die erloschene Pfeife mit dem Kügelchen Opium wieder in Brand zu setzen. Die Augen der Menschen, die in dieser Atmosphäre atmen, sich betäuben und seligen Phantasien nachjagen, sind entweder ganz geschlossen oder blicken uns mit immer mehr zufallenden Lidern matt und starr wie aus gläsernen Kugeln an, während um die Lippen ein verzerrtes Lächeln spielt. Die völlige Abgestumpftheit der Außenwelt gegenüber, die an ihnen gleichgültig vorbeischwebt, und die Einkehr in wild durcheinanderjagende Träume von Lust bilden für wenige Stunden eine Seligkeit, die diese Unglücklichen teuer bezahlen müssen.

Wer sich nur ein halbes Jahr lang dem Opiumgenuß in solcher Weise hingibt, kann sich ihm nicht wieder entreißen und geht daran allmählich zugrunde. Der wonnigen Betäubung folgt ein trauriges, ödes Erwachen, und immer stärkere Mengen müssen angewendet werden, um den ersehnten Rausch herbeizuführen, bis schließlich der Organismus völlig zerstört ist.

In Schanghai behauptet das Hotel Astor noch immer

seinen ersten Rang wegen der eleganten und zweckmäßigen Einrichtungen, die dem Fremden dort sowohl für kürzeren wie längeren Aufenthalt geboten werden.

Obwohl das Hotel des Colonies am Bund, namentlich was Küche und Keller betrifft, ihm kaum nachsteht, ist jenes doch der Sammelpunkt der verwöhnten internationalen Gesellschaft geblieben, die auch in der Nähe des Yangtsekiang auf die Annehmlichkeiten eines Hotels und Restaurants ersten Ranges, wie man es im westlichen Europa antrifft, nur ungern Verzicht leistet.

Im Sommer ist dort für alles gesorgt, was man beanspruchen kann, um die Schwüle des Tages erträglich zu machen. Die schweren Teppiche und Vorhänge, welche die Räume im Winter schmücken, sind beseitigt, und durch die geöffneten Fenster und Türen weht beständig eine Brise, die sich bis zu den Lese-, Musik-, Spiel- und Konversationsräumen wohltuend bemerkbar macht.

Der Speisesaal ist von imponierender Ausdehnung und in vier bis fünf Längsreihen mit kleinen runden Tischen besetzt, die für die Hotelgäste mit besonderen Nummern belegt sind, so daß man bei den Mahlzeiten sich nicht erst nach einem Platz umzusehen braucht, sondern sofort weiß, wohin man gehört. In den Preis, den man für das Zimmer bezahlt, ist immer auch der Betrag für erstes und zweites Frühstück sowie Diner einbegriffen.

Die Speisekarte besteht aus einer Fülle von Gerichten, unter denen man nach Belieben und in unbeschränkter Anzahl wählen kann. Sie werden nach den Nummern bestellt, und die Hauptmahlzeit enthält deren nicht weniger als achtzehn bis zwanzig, die in kleinen, den Appetit reizenden Portionen aufgetragen werden.

Die chinesischen Diener sind von vollendeter Auf-

merksamkeit und Geschicklichkeit und dabei, was in einem großen Speisesaal und bei vielen Gästen von Wichtigkeit ist, beim geschäftigen Hin- und Hereilen, bei der Hantierung mit Flaschen, Gläsern und Tellern von solcher Geräuschlosigkeit, daß man sie kaum bemerkt. Sie lesen den Gästen die Wünsche gewissermaßen vom Gesicht ab und sind immer da, wenn man sie braucht. Ihr Diensteifer wird außerdem in keiner Weise durch Trinkgelder bestimmt, denn dergleichen klingende Ermunterungen sind in China unbekannt. Glaubt ein Fremder, sie dennoch austeilen zu müssen, so macht der Bursche mit dem tadellosen, weißen Anzug und dem sauber geflochtenen, lang herunterhängenden Zopf ein gerade so erstauntes Gesicht wie ein europäischer Kellner, wenn man ihm bei solchen Gelegenheiten nichts gibt.

Von der Decke hängen in zwei Reihen sogenannte Punkas herab, lange, viereckige Gestelle, die mit Stoff bezogen und mit Fransen verziert sind. Sie werden vom Korridor aus durch Kulis, die an Stricken ziehen, in regelmäßig schwingende Bewegungen gesetzt und erzeugen dadurch einen erfrischenden Luftzug. Im Winter werden diese Punkas, die man auch in jedem besseren Privathause über dem Speisetisch findet, von der Decke heruntergenommen und die Zimmer genau so wie bei uns mit Teppichen, Decken und Vorhängen warm und wohlig ausgestattet.

Die schönste Jahreszeit für Schanghai ist der Herbst, der vom September bis Mitte oder Ende November einen fast beständig klaren Himmel und köstliche Frische mit sich bringt.

Der Winter unterscheidet sich trotz der südlichen Lage nur wenig von dem unsrigen, denn er verlangt ebenfalls

regelmäßig geheizte Öfen, und die Damen können ihre Pelzsachen gerade so gut verwerten wie in Berlin.

Eine so große Lebenskraft Schanghai atmet, so mächtig die Entwicklung dieser Stadt unter dem Einfluß der Europäer geworden ist, darf man doch als sicher annehmen, daß sie mit ihrer Bedeutung als gewaltiges Bindeglied zwischen China und Europa ihren Höhepunkt noch lange nicht erreicht hat. Sie ist durch ihre Lage von Natur aus dazu bestimmt, Mittelpunkt eines unermeßlichen Weltverkehrs zu werden, der die im Innern verschlossenen Schätze Chinas allen Kulturvölkern mitteilt.

Schon Marco Polo, der kühne, venetianische Reisende, der im dreizehnten Jahrhundert mit so beispiellosem Mut und scharfer Beobachtung nach Asien vordrang, war von dem Yangtsekiang und dem Verkehr, der sich auf ihm bereits zu jener Zeit abspielte, entzückt.

Die Mündung des Flusses befindet sich etwa in der Mitte der chinesischen Ostküste, und seine Strömung ist eine so starke, daß er das ganze Jahr hindurch der Schiffahrt zugänglich bleibt. Die größten Dampfer können bis nach Nanking fahren, und für kleinere Schiffe ist diese Wasserstraße auf eine Entfernung von sechshundert Seemeilen, bis nach Hankau, dem Hauptsitz des chinesischen Teehandels, frei.

Treffend bemerkt Georg Wegener in seinem gehaltvollen Buche „Zur Kriegszeit durch China 1900/1901", daß die Grenze der Dampfschiffahrt auch bei Hankau noch nicht erreicht ist, und daß kleinere Flußdampfer seit mehreren Jahren bis zu dem noch 350 englische Meilen weiter aufwärts gelegenen Vertragshafen Itschang vordringen, der von der Küste so weit entfernt ist wie die Luftlinie von Berlin nach Tunis oder Sewastopol.

Der Yangtsekiang wird außerdem sowohl nach Norden wie nach Süden von einem ganzen Netz von Nebenflüssen gespeist, so daß es sich, wenn von ihm die Rede ist, um ein ganzes Stromgebiet handelt, das den Weltverkehr mit kräftigen Armen in das Innere Chinas lockt.

Seitdem vor sechzig Jahren durch die englische Eroberung die Einkapselung der Stadt gebrochen wurde, hat sich das Europäertum als ruhelos vorwärts treibende Kraft bewährt und auch auf die Eingeborenen belebend und verjüngend zurückgewirkt.

Wer die Chinesen in ihrer alten Stadt in dem Schmutz ihrer Gassen und verfallenen Häuser beobachtet hat, mag glauben, daß sie die ausgetretenen und zerrissenen Schuhe ihrer Geschichte überhaupt nicht mehr abstreifen können. Aber ihre Brüder, die in der europäischen Niederlassung wohnen, sind schon jetzt an Bevölkerung dreimal so stark als jene und lernen unaufhörlich von den siebentausend Europäern, die ihnen zuerst als Fremde und Feinde erschienen, dann aber zu geistigen Führern und nachahmenswerten Vorbildern wurden.

Von Schanghai gehen große, elegant eingerichtete Dampfer deutscher, englischer, österreichischer und japanischer Gesellschaften nach Vorderindien und Hongkong, nach Tientsin, also in die Nähe von Peking, und nach Japan. Die Russen haben außerdem seit wenigen Monaten im Anschluß an die sibirische Bahn eine neue vortreffliche Schiffsverbindung zwischen Dalny und Schanghai hergestellt. Die beiden Doppelschraubendampfer „Mongolia" und „Mandschuria", die auf dem Stabilimento tecnico in Triest gebaut sind und in der Stunde bis siebzehn Knoten laufen, bewerkstelligen die Überfahrt von früh morgens

um vier Uhr bis zum Abend des nächsten Tages, also in ungefähr vierzig Stunden.

So erweist es sich immer mehr, daß die Behauptung, Schanghai bilde gegenwärtig das Herz Chinas, in der Tat zutreffend und für das Europäertum dort ein Schauplatz geschaffen sei, wie er sich zum zweitenmal nicht so leicht wieder findet.

Seit der Zeit, als Prinz Heinrich während seines ostasiatischen Kommandos und Graf Waldersee während des chinesischen Feldzuges mit ihren Truppen in Schanghai erschienen, hat auch der deutsche Einfluß seine gebührende Bedeutung erlangt. Am Yangtsekiang ist unser Handel zu erfreulicher Blüte gelangt, und die deutsche Niederlassung in Hankau beweist, daß unsere Regierung auch nach dieser Richtung vorwärts schreiten will.

Trotzdem läßt es sich nicht leugnen, daß bei den Unternehmungen unserer Kaufleute, denen niemand Mut und Verständnis absprechen kann, gerade jetzt eine gewisse Stockung eingetreten ist, weil unsere Finanzkräfte mit der Entwicklung der Dinge in China nicht gleichen Schritt halten.

Die Deutsch-Asiatische Bank, die aus der Vereinigung unserer stärksten Finanzquellen hervorgegangen ist, hat in der Provinz Schantung mit Eisenbahn- und Bergbauunternehmungen Treffliches geleistet, scheint sich aber für andere Teile Chinas, die sich von Schanghai beherrschen lassen, kaum zu interessieren. Es liegt die Gefahr nahe, daß sich Deutschland in dieser Beziehung von anderen Nationen den Rang ablaufen lasse.

Frankreich sorgt unaufhörlich für seine Kolonie Tonkin, um sie zu einem Einfalltor für China zu gestalten, und wird durch seine im Bau begriffene Eisenbahn von

Hanoi nach Yünnan in eine der reichsten Provinzen des Landes eindringen.

Japan schickt seine Agenten über das ganze chinesische Reich und übt namentlich auf die Schiffahrtslinien einen bedeutenden Einfluß aus.

England hat kürzlich die Konzession für die Bahn von Schanghai nach Nanking erhalten, die ein sehr aussichtsreiches Unternehmen zu werden verspricht, ferner im Norden eine Eisenbahn von Tientsin nach Paotingfu, im Süden eine solche von Hankau nach Kanton begonnen und bewirbt sich gegenwärtig um eine Konzession für eine Bahnlinie, die von Schanghai den Yangtsekiang entlang bis zur Hauptstadt der Provinz Szechuan führen soll.

Überall treffen wir französische, englische, belgische und amerikanische Ingenieure in maßgebenden Stellen. Nur in Deutschland scheint man augenblicklich, wie der Ausdruck lautet, „chinamüde" geworden zu sein. Es ist unsere Hoffnung und unser Wunsch, daß der deutsche Unternehmungsgeist, frei von kleinlichen Bedenken und unfruchtbarer Zaghaftigkeit, in dem Wettbewerb der übrigen Nationen nicht zurückbleiben, sondern vielmehr danach streben werde, dereinst auch in Schanghai eine führende Rolle zu übernehmen.

Sikawei.

Eine meteorologische Station im fernen Osten.

Wir sitzen abends in dem hübschen Garten des Astorhotels in Schanghai und atmen nach der unerträglichen Glut der letzten Tage endlich einmal auf. Der „Boy" hat uns bereits die vierte Flasche Sodawasser auf den Tisch gestellt, und wir mischen das kühlende Getränk aufs neue mit dem ausgezeichneten Whisky, der ihm belebende Kraft verleiht. Der Schein des elektrischen Bogenlichts läßt eine bunt zusammengesetzte Gesellschaft von Europäern erkennen, die sich hier zum Nachttrunk eingefunden haben. Ganz in unserer Nähe sitzen englische und amerikanische Kaufleute mit ihren Frauen und besprechen die neuesten Tagesereignisse. Nicht weit davon hat ein deutscher Gelehrter, der zu landwirtschaftlichen Studien eine Reise um die Welt unternimmt, seine Brille auf die Stirn geschoben und sich in die „Shanghai Times" vertieft.

In der Nähe des Büfetts, das im Garten aufgestellt ist, stößt eine größere Gesellschaft mit dem Glase Sekt in der Hand auf das Wohl eines weißbärtigen alten Herrn an, der abends mit dem Schiff nach Dalny abfahren will. Beim Heimweg aus dem Klub sprechen noch ein paar Junggesellen, die sich als unsere Landsleute zu erkennen geben, in dem Gartenrestaurant vor und er-

zählen sich lustige Geschichten über „Menschliches, allzu Menschliches", das sich in den Boudoirs von Schanghai ereignet haben soll.

An den Fenstern des stolzen Gebäudes, das dem deutschen Generalkonsulat gehört, sind die letzten Lichter bereits erloschen, und auch die Klänge des Konzerts, das im Public Garden veranstaltet wurde, sind verhallt. Nur am Bund, wo der Verkehr niemals ganz zur Ruhe kommt, zeigt sich noch Leben, und auf der Brücke neben uns hört man lautes Schwatzen und Zanken von Kulis, die mit ihren Rickshaws angefahren kommen.

Der Orkan, der den ganzen Tag durch die Stadt raste, ist noch immer nicht zur Ruhe gekommen. Am Himmel werden dunkle Gewitterwolken wild durcheinander gejagt, und der Wusung läßt seine Wellen am Ufer wie früher hoch aufspritzen. Aber in der geschützten Nische des Gartens, wo wir Platz genommen haben, empfinden wir nur das Wohltuende der Kühlung, die zu uns herüberweht. Während wir die bedeutungsvollen Ereignisse besprechen, die in den letzten Jahren über Schanghai hinweggezogen sind, vergeht die Zeit so schnell, daß wir gar nicht merken, wie es plötzlich ein Uhr in der Nacht geworden ist und der Garten sich bereits geleert hat. Die Zeche wird von den Einheimischen mit Bons bezahlt, die man ihnen am Ende des Monats zur Honorierung vorlegt. Bevor wir aber noch zu Hut und Stock greifen, fragt mich einer aus der Gesellschaft, ob ich schon in Sikawei, der berühmten meteorologischen Station in der unmittelbaren Nähe von Schanghai, war. Als ich diese Frage verneinte, verspricht mir mein liebenswürdiger Kollege C. Fink, der Herausgeber des „Ostasiatischen Lloyds", mich am Mittag des nächsten Tages mit seinem Wagen abzuholen und zu

den Brüdern hinauszufahren, unter deren Leitung diese wissenschaftliche Anstalt steht, und die ihr zu einer unermeßlichen Bedeutung für die Schiffahrt an der ostasiatischen Küste verholfen haben.

Unser Gefährt bewegt sich in westlicher Richtung von Schanghai auf einer gut gehaltenen Landstraße neben einem ausgetrockneten Kanal. Wir sehen hübsche Villen und Gartenanlagen an uns vorbeiziehen. An einzelnen Stellen ragen aus der Erde einsame Gräber empor, die der Ahnenkultus der Chinesen pietätvoll erhalten hat und die nun auf dem Wege stehen, die sich der moderne Verkehr gebahnt hat. Nach acht Kilometer kommen wir zu einem Dorf, dessen Bewohner sich trotz der Bescheidenheit ihrer Existenz rühmen, von einem Minister abzustammen, der sich zu Anfang des siebzehnten Jahrhunderts zum Christentum bekehren ließ und bei der Ausbreitung der neuen Heilslehre selbst eifrig tätig war. Er trat von seinem Amt zurück, entsagte dem Glanz des Hoflebens in Peking und kehrte nach seiner Vaterstadt Schanghai zurück, um dem Glauben, den er von den Jesuiten angenommen hatte, treu zu bleiben und einen Mittelpunkt für deren Missionsbestrebungen zu bilden.

Das Kühne und Erfolgreiche seines Unternehmens muß uns mit um so größerer Bewunderung erfüllen, als China zu jener Zeit von der Außenwelt noch völlig abgesperrt war und die Missionare bei ihren Bekehrungsversuchen nirgends Unterstützung und Schutz fanden. Ein großer Teil von ihnen mußte in der zweiten Hälfte des achtzehnten Jahrhunderts ihren Glaubenseifer mit dem Tode bezahlen, und die christlichen Ansiedelungen wurden gewaltsam beseitigt. Nur in dem Dorf Sikawei erhielt sich eine von ihnen und blühte im Verborgenen weiter.

Mit der Erschließung Chinas in der Mitte des vorigen Jahrhunderts kam eine neue Entwicklungsperiode über diese christliche Kolonie, die sich nun mit unbeugsamer Energie wissenschaftlichen und pädagogischen Zielen zuwendete, um auf beiden Gebieten in kurzer Zeit Bewunderungswürdiges zu leisten.

Verbinden wir sonst mit dem Wesen der Jesuitenlehre die Vorstellung eines finstern Glaubensfanatismus, der sich vom Leben abwendet und die Natur des Menschen einer engherzigen, religiösen Weltanschauung zuliebe unterdrücken will, so finden wir die Patres in Sikawei durchaus auf der Höhe des modernen Geistes, der keine Schranken duldet, sondern sich bei der Bewältigung neuer Aufgaben immer wieder verjüngt. So wurde an der Ostküste Chinas eine Musteranstalt begründet, die, nach europäischem Vorbild eingerichtet, allmählich eine außerordentliche Wichtigkeit erlangt hat. Wird in ihr die Jugend zu wissenschaftlicher Tätigkeit herangebildet, so breitet sie gleichzeitig ihren schützenden Einfluß über weite Gebiete des Stillen Ozeans aus.

Meteorologische Stationen finden wir gegenwärtig auf der ganzen Welt. Sie dienen dazu, die Natur und den Charakter der Winde, die Beschaffenheit der Luft nach Druck, Temperatur und Feuchtigkeitsgehalt sowie das ganze Gebiet der Wetterkunde mit Blitz und Donner, Regen und Nebel zu erforschen und dadurch die Gesetze festzustellen, nach denen sich diese Naturerscheinungen entwickeln. Wir finden dergleichen Stationen, die mit Instrumenten in verschiedenartigster Ausführung und Verfeinerung ausgerüstet sind, in den großen Städten, an Küstenplätzen und auf den Spitzen der Hochgebirge. Ihre Leitung erfolgt von den Zentralstellen, welche die täglich

einlaufenden Beobachtungen sammeln, sie wissenschaftlich verarbeiten und praktisch verwerten. Für Deutschland hat diese Aufgabe die Seewarte in Hamburg übernommen, die ihre Angaben von ganz Europa empfängt. Ihre Mitteilungen lesen wir allabendlich in der Tagespresse, und ihre Sturmsignale gehen zur Sicherung der Schiffahrt unserem gesamten Küstengebiete zu. In ihr besitzen wir die wissenschaftliche Summe dessen, was durch jahrhundertlange Forschungen auf dem Gebiet der Meteorologie überhaupt zutage gefördert ist.

Mit gerechter Bewunderung muß es uns daher erfüllen, auch innerhalb des chinesischen Reichs und in der Nähe des Stillen Ozeans einer Schöpfung zu begegnen, die sich auf gleicher Höhe der Erkenntnis hält und dieselben Ziele wie unsere deutsche Musteranstalt verfolgt. Am ersten Januar 1901 wurde in dem Dorf Sikawei das von den Jesuiten begründete Observatorium eröffnet, das mit Recht für eine der größten Sehenswürdigkeiten in und um Schanghai gilt. Mag der Laie auch nur ein unvollkommenes Verständnis für die stille und geheimnisvolle Tätigkeit besitzen, die hier bei der Beobachtung der Luft- und Witterungsverhältnisse entfaltet wird, so nimmt er von dem Besuch dieser Anstalt doch einen unauslöschlichen Eindruck mit, wenn er erfährt, von welcher Wichtigkeit für Handel und Schiffahrt die Forschungen sind, die an dieser Stelle angestellt werden.

Die ungeheure Strecke von der Mündung des Amur bis nach Saigon und Tausende von Kilometern in östlicher Richtung unterliegen den Beobachtungen dieses Observatoriums. Täglich laufen etwa fünfzig telegraphische Mitteilungen ein, die mit ihren Zahlen in die Register eingetragen werden und aus denen sich praktische Schluß-

folgerungen ziehen lassen. Kein Dampfer läuft von den Häfen des Stillen Ozeans aus, ohne sich vorher nach den Meldungen des Observatoriums von Sikawei gerichtet zu haben. Die Signale, die von dort ausgehen, werden auf dem Bund in Schanghai mit Ungeduld erwartet, denn sie bedeuten für Reedereien unter Umständen die Verhütung großer Verluste.

Nie werde ich den Eindruck vergessen, den das Observatorium auf mich machte, als wir bei der Fahrt durch das Dorf das schöne Gebäude, von allen vier Seiten von einer Mauer umgeben, vor uns liegen sahen. Es besteht aus zwei Stockwerken, deren Front den Charakter eines Schlosses zeigt. Aber der Mittelbau wird durch einen viereckigen Turm gebildet, der es in mehr als doppelter Höhe überragt, ohne deshalb die wohltuenden, architektonischen Linien des Bauwerks aus ihrer Harmonie zu bringen. Vor dem Hauptportal ist eine Doppeltreppe angebaut, und auf ihrer Plattform spielte sich ein Schauspiel ab, das mit der Umgebung dieses Tempels der Wissenschaft wundervoll abgestimmt war. Ich erblickte dort die Gestalt eines der Väter, die sich mit der täglichen Beobachtung des Himmels beschäftigen. Er stand, als wäre er in sich erstarrt, ohne auch nur eine Spur von Bewegung zu verraten, auf der Treppe und blickte zu den Wolken empor, die sich als schwärzliche, zerrissene Masse über ihm auftürmten. Den Kopf hatte er weit zurückgelehnt und die Arme schlaff an den Hüften herunterhängen lassen. Das schmale, bleiche, knochige, bartlose Gesicht verriet keinerlei Leben. Nur die Augen glühten und sogen alles in sich auf, was sie in dem rätselhaften Spiel der Himmelserscheinungen zu erkennen glaubten.

Der Pater hatte uns nicht bemerkt, und wir warteten

Blick auf Sikawei.

Observatorium in Sikawei.

an der Treppe etwa fünf Minuten, ohne diese geheimnisvolle Stille mit einem Wort zu unterbrechen. Wir hatten das Gefühl, einer heiligen Handlung beizuwohnen, die von den Zuschauern Andacht verlangt. Endlich wendete der Geistliche, dessen schwarze Kleidung sich von den schimmernd hellen Mauern des Gebäudes als tiefer Schatten scharf abhob, sich einen Augenblick nach rechts und links, um den ganzen Horizont zu überblicken, drückte auf den Knopf eines Apparats, der in der Mauer befestigt war, und ging eiligen Schritts durch das Portal in das Innere des Gebäudes. Was hatte er am Himmel Wichtiges erkannt? Bedeuteten die Bewegungen der Wolken ein Nachlassen des Taifuns, der am Tage vorher gemeldet war, oder ein erneuetes Losstürmen seiner elementaren Gewalt? Wir wußten es nicht, fühlten aber, daß der Telegraph in diesem Augenblick eine wichtige Nachricht den entlegenen Häfen der sibirischen Küste und den Wetterstationen auf den Inseln des Stillen Ozeans zublitzen würde. Für zahllose Schiffe mußte es sich in der nächsten Stunde entscheiden, ob sie ihre Anker lichten dürfen oder im Hafen zurückbleiben müssen.

Schon lange bevor dies neue Gebäude mit seinen kostbaren Instrumenten und Tabellen, seinen Büchern und Sammlungen aller Art eingeweiht war, haben diese Männer, die ihr Leben in klösterlicher Abgeschiedenheit der Wissenschaft widmen, die Lösung ihrer Aufgaben mit einem Ernst in die Hand genommen, der an die Weihe gottesdienstlicher Handlungen erinnert. Sie fühlen sich als Werkzeuge der Vorsehung, die es in ihre Hand gelegt hat, auf die Gefahren von Wind und Wellen aufmerksam zu machen und die Seeschiffahrt dadurch vor unermeßlichem Schaden zu bewahren.

Auch die schreckliche Katastrophe, welcher das deutsche Kanonenboot „Iltis“ im Juli 1896 zum Opfer fiel, sollte durch ihre Fürsorge verhütet werden. Das Observatorium hatte das Herannahen des Taifuns richtig erkannt und sofort eine warnende Depesche abgehen lassen. Bevor sie aber veröffentlicht werden konnte, hatte der „Iltis“ bereits seine Anker gelichtet, um bald darauf von dem Orkan an die Klippen geworfen und zerschellt zu werden.

Die Väter des Observatoriums sind ungemein feine, ruhige Leute, denen man den Ernst ihres Berufs, ihre angespannte, geistige Arbeit sofort anmerkt. Alles Kleinliche und Gewöhnliche scheint von ihnen abzufallen, während sie die geheimnisvollen Veränderungen beobachten, die unaufhörlich am Himmel vor sich gehen. Sie fühlen, daß sich mit uns Laien über so schwierige und erhabene Dinge nicht viel reden läßt, freuen sich aber doch über das aufrichtige Interesse, das wir ihren Arbeiten entgegenbringen. Vornehm zurückhaltend und doch freundlich lächelnd führen sie uns durch die Gänge und über die Treppen des Observatoriums, wo es so still und feierlich wie in einer Kirche zugeht.

Wir kommen zunächst in ein Zimmer, wo an der Wand zwischen den beiden Fenstern ein Apparat zur Registrierung der Winde aufgestellt ist. Er besteht aus einem System von äußerst empfindlichen Hebeln und Zeigern, das bis zum Dach des Turms hinaufführt. Der feine Druck, den die Bewegung der Luft dort oben hervorruft, verwandelt sich vor unsern Augen in eine vielzackige Linie, die durch den Apparat auf ein Blatt Papier gezeichnet wird. Die graphische Darstellung, die sich hierbei entwickelte, verriet uns, wie der Taifun von Süden, von der Insel Formosa, heraufkam und sich

nach Japan zu wenden schien. Unterscheidet der Laie gewöhnlich nur acht Windrichtungen, so rechnet die Wissenschaft mit viermal so vielen Nuancen und kennt für die Seefahrt alle zweiunddreißig Punkte der Windrose. Während der Zeiger auf dem Papier zittert und die Linie sich in größeren und kleineren Krümmungen fortsetzt, verrät sich in der Stille dieses Gemachs vor den Augen des Beobachters alles, was sich draußen auf dem Ozean beim Toben der Elemente abspielt.

Wir kommen in ein anderes Zimmer, wo sich auf einem Tisch unter einer Glaskuppel ein senkrecht aufgestellter Apparat in Form eines Fernrohrs befindet. Hier wird täglich eine genaue Bestimmung der Zeit vorgenommen. Der Pater betritt das Zimmer einige Minuten, bevor die Sonne den höchsten Stand erreicht hat, und verfolgt den Zeiger der daneben befindlichen Uhr, bis er auf zwölf hinüberspringt. In diesem Augenblick drückt er auf den Knopf der elektrischen Leitung, die nur für diesen Zweck von Sikawei nach Schanghai gelegt ist.

In derselben Sekunde fällt auf einem Platz des Hafens an einer Stelle, die sich von allen Schiffen genau beobachten läßt, ein großer Ball hernieder. Genau so, wie in Paris im Garten des Palais royal und in St. Petersburg in der Peter- und Paulfestung die Kanone abgefeuert wird, um die Bewohner daran zu erinnern, daß die Hälfte des Tages vorbei ist, gibt dieser Ball in Schanghai das Zeichen, nach ihm die Uhren zu stellen.

Interessant ist auch ein Besuch der Bibliothek mit ihren reichen Schätzen an geographischen und naturwissenschaftlichen Werken, an Karten und Zeitschriften aller Art. Die Einrichtung der Kataloge, die Spuren

emsiger Tätigkeit, die wir beim Sammeln der eben eingelaufenen Notizen verfolgen können, die Ordnung und Übersichtlichkeit, die überall herrschen, machen den wohltuendsten Eindruck. Eben soll ein Stoß deutscher meteorologischer Zeitschriften, die sichtlich fleißig studiert worden sind, zum Buchbinder getragen und der Bibliothek eingereiht werden.

Welchen Aufschwung die wissenschaftlichen Arbeiten in diesem Observatorium genommen haben, erkennt man an dem bescheidenen Heim, auf das sie sich früher beschränken mußten. Und doch bildete dieser Bau für das Jahr 1871, in dem er erstand, eine bedeutsame Leistung, und auf dem, was hier geschaffen war, konnte man weiter bauen und das Ziel der Erkenntnis immer höher richten. Gegenwärtig werden in diesem Haus ausschließlich photographische Aufnahmen hergestellt, die weite Verbreitung gefunden und den Ruhm dieser Anstalt in allen Landen verkündet haben. Noch schlichter nimmt sich äußerlich die erdmagnetische Station aus, in welcher die Arbeit zu keiner Tages- und Nachtstunde ruht, und häufig von auswärts Anfragen über die jüngsten Ergebnisse der Beobachtungen einlaufen.

Kollege Fink macht mich auf ein zweistöckiges Gebäude in Form einer Villa aufmerksam, das ich sonst wahrscheinlich übersehen hätte. Darin befindet sich das Museum des Klosters mit seiner reichen Sammlung an ausgestopften Tieren, Skeletten sowie seinem Herbarium, das für die Flora in Ostasien von maßgebender Bedeutung ist. Der Begründer dieser Anstalt war der vor kurzem gestorbene Pater Pierre Heude. Mein Führer hat ihn gut gekannt und schildert ihn als einen Greis, der zwar an seinen Rollstuhl gefesselt war, aber nicht müde wurde, sich an dem

Leben in der Natur zu erfreuen und für das weitere Gedeihen seiner Lieblingsschöpfung zu sorgen. Wenn die Mittagsglut gar zu empfindlich brannte, saß er mit einem mächtigen Sonnenhut, der ihm das Aussehen eines Pilzes gab, in seinem Garten und erzählte den fremden Besuchern von seinen ausgedehnten Reisen in das Innere von China und Japan, von seinen Ausflügen nach den Sundainseln und den Philippinen. So klein der Raum war, innerhalb dessen er sich als müder, gebrochener Mann bewegen konnte, so groß war das Gebiet, das er geistig beherrschte und immer noch zu erweitern dachte, als der Tod ihm die Augen zudrückte.

Man kann über das Wesen der Mission, wie sie in China ausgeübt wird, sehr verschiedener Meinung sein. Ich selbst fühle mich nicht berufen, ihre Licht- und Schattenseiten auseinander zu halten, und beschränke mich nur darauf, den Eindruck wiederzugeben, den ich von ihrer Tätigkeit in Sikawei empfangen habe. Was ihre wissenschaftlichen Leistungen bei der Leitung des Observatoriums betrifft, so werden sie von der ganzen Welt anerkannt und besitzen, wie gesagt, für den Schiffsverkehr auf den ostasiatischen Gewässern eine tief einschneidende, praktische Bedeutung.

Nicht weniger beachtenswert sind aber auch ihre Leistungen auf pädagogischem Gebiete. Unter der Leitung der Mission steht auch ein Waisenhaus, in welchem nicht weniger als zweihundert Knaben, denen die liebende Fürsorge der Eltern fehlt, zu tüchtigen Mitgliedern der menschlichen Gesellschaft nach dem Wahlspruch: Bete und arbeite! erzogen werden. Bei der Besichtigung dieser Anstalt war es ebenso überraschend wie wohltuend, im „fernen Osten" auch auf diesem Gebiet den Spuren deut-

schen Geistes zu begegnen, wie er sich in fremde Verhältnisse eingelebt und unter schwierigen Verhältnissen Treffliches geleistet hat. Als wir das Waisenhaus besichtigen wollten, stellte sich uns ein Pater Beck zur Verfügung, der uns als Landsmann begrüßte und an dessen Aussprache die bayerische Herkunft unschwer zu erkennen war. In der Tat stammte er aus Ulm her und verriet alle Kennzeichen eines gesunden, tüchtigen Menschenschlages, der sein Ziel mit zäher Kraft und Geschicklichkeit verfolgt.

Pater Beck ist Architekt, Maler und Bildschnitzer und verbindet mit dieser dreifachen künstlerischen Tätigkeit das Lehramt in der Knabenschule. Von ihm rühren die Entwürfe für das große Gotteshaus her, dessen Mauern aus dem Boden wachsen, nachdem die alte, vor fünfzig Jahren geschaffene Kirche sich als zu klein erwiesen hat. Er beaufsichtigt alles, was aus den Händen der Waisenkinder an künstlerischen und kunstgewerblichen Leistungen hervorgeht. Es war eine ausgedehnte Wanderung, zu der er uns einlud, als wir die beiden langgestreckten, zweistöckigen Flügel der Anstalt vor uns liegen sahen. Die chinesischen Burschen waren nicht nur damit beschäftigt, Heiligenbilder aller Art anzufertigen und Schnitzereien für Kirchen auszuführen, sondern erwiesen sich auch für die Herstellung von Dingen, die zum praktischen Leben gehören, als äußerst gewandt. Andere wurden für die Buchbinderei und Druckerei ausgebildet, um auf diesem Gebiet später einmal ihr Brot selbständig verdienen zu können.

Die besten Proben ihrer Arbeiten sind in einem Museum ausgestellt, das Hunderte von Gegenständen enthält und zeigt, wie sich der Jugendunterricht von aller

Einseitigkeit frei hält, wenn auch naturgemäß der kirchliche Charakter der Arbeiten immer in erster Linie betont wird. Während meines Besuches wurde gerade für den König Leopold von Belgien ein Kiosk mit wertvollen Reliefs aus der Geschichte Chinas angefertigt, in deren Mitte wir die großen Religionsstifter Confucius, Laotse und Mentse erblickten.

Was in dieser Anstalt für die Knaben geschieht, wird den elternlosen Mädchen in dem Nonnenkloster zu teil, wo sie eine Ausbildung für häusliche Arbeiten erhalten, um auf diese Weise den Anforderungen des Lebens gewachsen zu sein. Viele von ihnen haben sich hierbei zu gewandten Stickerinnen entwickelt, und man weiß, wie viele graziöse und farbenprächtige Arbeiten wir dem chinesischen Kunsthandwerk verdanken.

Man wird, wenn man alles genau betrachten will, was es in Sikawei zu sehen, zu fragen und zu bewundern gibt, in einem Tage kaum fertig. Wer genügend Zeit hat, sollte es auch nicht versäumen, der Sternwarte von Zose, die etwa sechzig Kilometer von hier entfernt liegt, einen Besuch abzustatten und durch das Fernrohr, das dort aufgestellt ist, einen Blick zu den Sternen zu tun. Die Sternwarte liegt auf hügeligem Terrain inmitten freundlicher Waldungen, und auch hier spricht uns einer der Patres, die im Dienst der Wissenschaft tätig sind, namens Weckbacher, in unserer Muttersprache an.

Sikawei ist ein reizendes Idyll, das mit seinem Gottesfrieden, seinen humanen Einrichtungen zum Wohl der Jugend und seiner hochgespannten, geistigen Atmosphäre den schärfsten Gegensatz bildet zu der vorwärts stürmenden Erwerbslust, Unruhe und Lebendigkeit Schanghais.

Auch Prinz Heinrich hat es bei seinem Aufenthalt in China nicht unterlassen, dem Observatorium in Sikawei mehrfach einen Besuch abzustatten.

Noch lange gedenkt man der frommen Brüder, die dort im Buch des Himmels zu lesen versuchen, um den Männern, die draußen auf dem Ozean mit Wind und Wellen kämpfen müssen, ihre Warnungen zukommen zu lassen.

Von chinesischer Schauspielkunst und Literatur.

Wer über dreißig Jahre lang allen modernen Bühnenerscheinungen mit Aufmerksamkeit gefolgt ist, über ein Vierteljahrhundert in einem Mittelpunkt des Theaterlebens wie Berlin das kritische Richtschwert geschwungen und daneben in allen größeren Städten Europas dramatische Eindrücke gesammelt hat,*) konnte unmöglich der Versuchung widerstehen, sich auch in China die Bretter anzusehen, welche die Welt bedeuten.

Japanische Schauspieler waren mir seit der letzten Pariser Weltausstellung und dem Auftreten von Frau Sada Yacco in Berlin nicht unbekannt. Wenn diese Künstlerin auch ohne tristigen Grund als ostasiatische Duse gefeiert wurde, so hatte die Beobachtung ihrer Spielweise doch insofern manches Interessante, als sich darin nationale Empfindungen, Sitten und Geschmacksrichtungen ausdrückten. Nun sollten die Söhne aus dem Reich der Mitte an die Reihe kommen und zeigen, ob sie der Aufgabe jener echten Schauspielkunst gewachsen seien, der Natur, wie Shakespeare seinen Hamlet sagen läßt, den Spiegel, der Tugend ihre eigenen Züge und der Schmach ihr eigenes Bild zu zeigen. Das eine Mal war ich in

*) Vergl. des Verfassers „Zur modernen Dramaturgie. Studien und Kritiken." Drei Bände. Oldenburg und Leipzig 1898—1903.

Dalny, das andere Mal in Schanghai Zeuge einer solchen Aufführung. Ich will es versuchen, die Eindrücke, die ich an diesen beiden Abenden empfangen habe, wiederzugeben.

Wir hatten im Jachtklub in Dalny lange genug geplaudert, als wir beschlossen, dem dortigen chinesischen Theater einen Besuch abzustatten. Es war bereits zehn Uhr abends, aber immer noch zeitig genug, da die Aufführungen sich meist bis nach Mitternacht hinziehen. Ein paar Freunde machten ebenfalls ihre Rechnung und waren gern bereit, uns dorthin zu begleiten, denn das Lustspiel „Der Bär" von Tschechow, das an diesem Abend im russischen Theater gegeben wurde, kannten sie bereits.

Wir schwingen uns in ein Wägelchen, und fort geht es durch die sauberen, elektrisch beleuchteten Straßen von Dalny über die hölzerne Brücke, unter welcher die Lokomotiven des sibirischen Zuges beim Rangieren der Wagen keuchen, in die alte Niederlassung der Zopfträger. Uns zur Rechten schimmert in der Dunkelheit ein langgestrecktes weißes Gebäude, das zum Teil noch mit Gerüsten bedeckt ist. Dort soll den himmlischen Söhnen alsbald ein neuer massiver Musentempel errichtet werden, der mit allen modernen Einrichtungen versehen ist. Wir verfolgen aber die Hauptstraße der Chinesenstadt und biegen in eine Nebengasse ein, wo der Boden lehmartig aufgeweicht ist und die Räder des Wagens im Schmutz stecken bleiben. Zum Glück erfahren wir, daß das Theater, von dem wir angelockt werden, sich nur wenige Schritte davon befinde. Aber wo? Die Buden reihen sich gleichmäßig aneinander, und nichts deutet darauf hin, daß hier irgendwo eine Bühne aufgeschlagen sei.

Endlich werden wir auf einen ganz schmalen Seitenweg hingewiesen, den wir nur mit Zögern betreten, da wir jeden Augenblick in einen Tümpel hineinzufallen fürchten. Dem Laden eines Verkäufers gegenüber, der uns durchaus ein Päckchen schlechter Zigaretten aufschwatzen will, erblicken wir ein Gebäude in schmutzig roter Farbe und einen Eingang, wo eine Anzahl Chinesen herumlungern und uns neugierig betrachten. An den Wänden sind mehrere feuerrote Zettel angeklebt, die etwa die Länge unserer Zirkusplakate haben. In der Mitte des Zettels laufen von oben nach unten goldene Buchstaben, während sich am Rande des Zettels schwarze Schriftzüge hinziehen. Jene heben die Namen der Hauptdarsteller hervor, diese geben den Namen des Stücks und seines Verfassers an.

Theaterbillets werden nicht ausgegeben. Wir legen je einen Rubel auf einen Tisch und erhalten dadurch das Recht auf die besten Plätze im Hause. Sie befinden sich auf der mittleren Galerie, von wo wir nicht nur die Bühne, sondern auch den Zuschauerraum in allen Teilen bequem übersehen können. Man sitzt dort unten nicht wie bei uns in langen Reihen hintereinander, sondern zu vier oder fünf an viereckigen, braun polierten Tischen, auf denen sich für die Teetrinker kleine Tassen befinden. Die Boys kommen mit Kannen heißen Wassers herbei und brühen den Tee vor den Augen der Zuschauer auf. Auch allerlei Backwaren und Süßigkeiten stehen auf den Tischen, an denen das Publikum mit unerschütterlich feierlicher Miene Platz genommen hat. Das Haus ist auf den besseren Plätzen nur schwach besucht, und die einzelnen Gruppen machen einen wunderlichen Eindruck. Man hat, wenn man die Rücken dieser von oben bis unten weiß-

gekleideten Männer sieht, über welche der lange, pechschwarze, dünne Zopf fast bis auf die Erde herabbaumelt, das Gefühl, sich in einer Gesellschaft riesiger Ratten zu befinden, die sich plötzlich aufgerichtet haben.

Von der köstlichen Naivität, mit welcher in diesen Räumen die Kunst ausgeübt wird, erhielten wir beim ersten Blick eine ungemein charakteristische Vorstellung. Durch den ganzen Zuschauerraum waren nämlich ein paar kräftige Stricke gezogen, auf denen allerlei Wäschestücke in jeglicher Gestalt bis zum Unaussprechlichen zum Trocknen aufgehängt waren. Wurden die Türen während der Vorstellung geöffnet, so brachte die eindringende Zugluft die feuchten und nichts weniger als appetitlichen Lappen in eine schwankende Bewegung. Niemand schien an dieser Vereinigung von Bühne und Trockenboden auch nur den geringsten Anstoß zu nehmen. Während das Publikum, das sich in der Nähe der Bühne aufhielt, mit einer gewissen Sorgfalt gekleidet war, zeigte sich auf den Stehplätzen das gewöhnliche Volk unter unserer Galerie in sehr naturwüchsiger Bekleidung, indem die Leute nur ein Stück Sackleinwand um die Hüften geschlungen hatten, im übrigen aber so, wie sie Gott geschaffen hatte, erschienen waren. Sie blieben übrigens die einzigen, die eine wirkliche Teilnahme an den Vorgängen auf der Bühne verrieten, denn auf ihren Gesichtern drückte sich eine gewisse Spannung im Erstaunen oder Grinsen aus. Die übrigen saßen stumm und unbeweglich wie die Figuren eines Wachsfigurenkabinetts da.

An den Wänden sind große Anschläge mit Angaben über die Preise der Plätze angebracht. Der Qualm der Zigarren und Tabakspfeifen steigt überall auf und vermischt sich mit dem Duft des heißen Tees und der trock-

nenden Wäsche zu einem Parfüm, das einen äußerst charakteristischen Geruch erzeugt, sich aber mit Worten kaum wiedergeben läßt. Vor der Galerie, auf der wir sitzen, zieht sich noch ein schmaler Gang hin für die bedienenden Boys, die uns auf diese Weise jedesmal, wenn sie an uns vorbeikommen, für einige Augenblicke die Bühne verdecken. Sie bringen uns japanisches Bier und Zigaretten. Neben uns erblicken wir zwei chinesische Großkaufleute, die sich auf ihre mit Elfenbein verzierten Spazierstöcke stützen, keine Miene im Gesicht verziehen und auch kein Wort miteinander reden, sondern nur unablässig auf die Bühne starren. Ab und zu kommt ein Boy mit einer Schale kochenden Wassers und einem Schweißtuch, das sie eintauchen und sich damit Stirn, Wangen und Hände abwischen.

Das Stück, das wir sahen, behandelte eine Gerichtsverhandlung und hatte insofern auch für den Fremden besonderes Interesse, als es ein treues Bild nationaler Sitten gab. Vor allem spielte darin der vielbesprochene Kotau eine große Rolle. Schon bei Cornelius Nepos findet sich an einer Stelle, wo von dem athenischen Gesandten Konon und dessen Gesuch um eine Audienz bei Artaxerxes Mnemon die Rede ist, die Forderung des „proskynein" erwähnt. Sie entspricht genau dem asiatischen Gebrauch, vor der Obrigkeit niederzuknieen und dreimal mit dem Kopf auf die Erde zu schlagen. Die Griechen sowie alle Völker des Abendlandes erklärten sich mit Entschiedenheit gegen diese Sitte, in deren Befolgung sie etwas Menschenunwürdiges sahen. Von Alexander dem Großen wurde dies Zeremoniell am persischen Hofe jedoch eingesetzt und die Proskynese gerade im Hinblick auf die besiegten, asiatischen Völker verlangt, weil sich

darin das Zugeständnis der unbedingten Unterwerfung ausdrückte. Das Verhältnis von Mensch zu Menschen verwandelte sich dabei in die Erniedrigung des einen zu einem Sklaven und in die Erhöhung des anderen zu einem Gott.

Auf nicht ganz aufgeklärte Weise verpflanzte sich der Kotau nach China, wo der Hof bis zur Mitte des vergangenen Jahrhunderts an diesem Sichniederwerfen nicht nur bei den eigenen Beamten, sondern auch bei fremden Gesandten mit großer Strenge festhielt. Erst nach 1860, als China aus seiner bisherigen Abgeschlossenheit heraustreten mußte, erklärten die Vertreter der europäischen Großmächte, daß sie sich dieser Zeremonie nicht mehr unterwerfen, sondern sich auf die in Europa übliche tiefe Verbeugung beschränken würden, wobei es denn auch blieb.

Bei der Aufführung des Stückes, das auf dem chinesischen Theater in Dalny in Szene ging, wurde der Kotau jedoch mit aller Ursprünglichkeit und Umständlichkeit ausgeführt. Der Richter saß mit einem Bambusstab in der Mitte der Bühne in einem kleinen, zeltartigen Aufbau, durch den er von seiner Umgebung abgesondert wurde. Die Angeklagten wurden von links hereingeführt, machten mit dem Rücken zum Publikum den Kniefall und ließen den Kopf dreimal auf die Erde schlagen. Dann wurde die Anklage erhoben, wobei der Richter vielfach nickend oder kopfschüttelnd zuhörte. Hierauf erfolgte die Verteidigung des Angeklagten unter Anwendung allerlei entschuldigender und erklärender Gesten. Endlich fällte der Richter seinen Spruch, und die Gefangenen, denen die Freiheit wiedergegeben wurde, gingen fröhlich von dannen,

während die andern wehklagend ins Gefängnis abgeführt wurden.

Dazwischen wurde ein gräßliches Duett zwischen einem alten Mann mit rabenheiserem Organ und einer jüngeren Dame ausgeführt, die mit kreischender Fistelstimme immer lauter und schneller schrie. Ihr Vortrag sollte offenbar Gesang sein, aber es ließ sich darin weder eine bestimmte Melodie noch ein Rhythmus erkennen. Die Gesichter der beiden „Künstler" waren mit dicker, roter Schminke und breiten, schwarzen Strichen greulich verschmiert, so daß von mimischem Ausdruck in unserem Sinne gar keine Rede sein konnte. Die Bewegungen erschienen zum Teil nichtssagend, zum Teil roh. In einem besonders leidenschaftlichen Moment gab der Alte seiner Partnerin beim Singen und Springen sogar einen sanften Fußtritt in die Hüften.

Die Sache wäre, trotzdem alles fratzenhaft verzerrt war, noch zu ertragen gewesen. Das Schlimme bei dieser Vorstellung bestand aber darin, daß sie unter unaufhörlicher Begleitung von lärmenden Musikinstrumenten zur Ausführung kam. Im Hintergrund der Bühne hatten sich an einem Tisch sechs oder acht Musikanten niedergelassen, die einen Gong schlugen, eine Holzharmonika mit Klöppeln bearbeiteten und auf mehreren Blas- und Streichinstrumenten wie toll herumwirtschafteten. Je mehr sich die Situation spannend und leidenschaftlich zuspitzte, desto furchtbarer tobten diese Leute. Immer wilder wurde die metallene Scheibe bearbeitet, und die Holzklöppel sausten auf das Brett in einem so verrückten Accelerando hernieder, daß wir uns vor diesen spitzen, schrillen, gellenden Tönen alsbald die Ohren zuhalten mußten, weil der physische Schmerz, den sie verursachten, tatsächlich nicht zu ertragen

war. Mochte man das Stück als Bild nationaler Gebräuche allenfalls noch gelten lassen, so bildeten diese schauspielerischen Leistungen jedenfalls den Tiefstand dessen, was man unter darstellender Kunst versteht.

Vergeblich wartete ich auf die Aufführung eines berühmten chinesischen Dramas, in dem ebenfalls eine Gerichtsverhandlung vorkommt: „Der Kreidezirkel", worin sich zwei Frauen um den Besitz eines Kindes streiten. Der Richter befiehlt, daß zur Entscheidung dieser Frage auf dem Fußboden mit Kreide ein Kreis gezogen werde, und meint, daß nur die richtige Mutter ihr Kind daraus werde emporheben können. Nun reißt die falsche es mit roher Gewalt an sich, während die rechte daran erkannt wird, daß sie ruhig bleibt und nur die zarten Glieder des Kindes schildert, die eine so lieblose Behandlung nicht vertragen.

Eine Stufe höher stand das chinesische Theater, das ich in Schanghai besuchte. Es befand sich in einer Querstraße von Futschau Road, wo sich alles zusammendrängt, was abends Unterhaltung und Zerstreuung sucht. Wir hatten uns im Gewühl dieser Straße, beim Betrachten der Kaufläden, beim Besuch der Cafés mit ihren Sing-song-Girls und Opiumrauchern ein wenig ermüdet und machten bei einem Bekannten unseres chinesischen Führers Station, um die Eindrücke des Abends auszutauschen. Der freundliche alte Herr, der uns ebensosehr gefiel, wie wir ihm willkommen zu sein schienen, drückte uns beim Abschied einen hübschen, bemalten Fächer in die Hand, damit wir uns an dem schwülen Augustabend in dem geschlossenen Raum des Theaters Kühlung zufächeln konnten.

Dann rollte unser Zug von Rickshaws um die nächste Ecke, und nach etwa fünf Minuten waren wir an unserm Ziel angelangt. War die Temperatur des Abends schon

auf der Straße erdrückend, so schlug uns beim Betreten des Zuschauerraums geradezu die Luft eines Backofens entgegen. Hier bekamen wir für unser Geld auch richtige Eintrittskarten zur Vorstellung, schmale feuerrote Zettel, in deren Mitte schwarze Buchstaben hineingemalt waren. Wir hatten schon am Vormittag gehört, daß die Vorstellung, die jetzt auf dem Spielplan stand, sich großen Zuspruchs zu erfreuen habe, und uns rechtzeitig Plätze gesichert. Wie erstaunt waren wir aber, in dem riesigen Raum, den wir betraten, soweit wir es erkennen konnten, auch nicht ein Plätzchen unbesetzt zu finden. Es mochten ungefähr achtzehnhundert bis zweitausend Personen anwesend sein, die in drangvoll fürchterlicher Enge eingepfercht nebeneinander saßen. Nirgends war außer uns ein europäisches Gesicht zu entdecken, und wir glaubten schon wieder umkehren zu müssen, als unser Führer sich unter seinen Landsleuten eine schmale Gasse bahnte, in welcher wir uns seitlich mit vieler Mühe vorwärts schoben, bis wir in die Nähe der Bühne kamen.

Dort war ein kleiner Tisch für uns bestellt und in ähnlicher Weise wie in Dalny mit Erfrischungen und Näschereien besetzt. Vor uns zogen sich drei Sitzreihen hin, und man erkannte es auf den ersten Blick, daß sich auf ihnen ein vornehmes Publikum eingefunden hatte. Die Männer zeigten eine nicht ungewöhnliche Intelligenz in ihrem Gesichtsausdruck. Sie beobachteten scharf und tauschten ab und zu mit überlegen lächelnder Miene eine Bemerkung aus. Ihre weiße Kleidung war von vollendeter Sauberkeit, und ihre Manieren verrieten in jedem Augenblick die gute Erziehung. Sie beachteten uns wenig, aber wenn sie es taten, ohne Voreingenommenheit gegen uns als Fremde und Europäer, geschweige denn mit Abneigung.

Titel und Inhalt lasse ich mir von unserem Führer angeben. Das Drama heißt eine „Traurige Geschichte", und seine Handlung geht im Jahre 1062 nach Christi Geburt unter der Sung-Dynastie und der Herrschaft des Kaisers Chen Tsung vor sich, als in der Mandschurei ein großer Aufstand ausgebrochen war. Zu seiner Unterdrückung hatte der Kaiser von China eine Menge Soldaten ausgeschickt, und unter diesen befindet sich auch ein guter und tapferer Mann namens Wang-Wen-Lung. Leider ist er aber so arm, daß er kaum Brot für sich schaffen kann. Sein Vater, seine Frau und seine Kinder sind in die größte Not geraten.

Als er nun in den Krieg zieht, bricht gerade in seiner Vaterstadt eine Hungersnot aus, und die Seinigen müssen, um nicht völlig unterzugehen, nach einer andern Stadt übersiedeln. Dort geht es aber dem alten Vater des Soldaten so erbärmlich, daß er sich vor Hunger kaum noch auf den Füßen halten kann und nicht weiß, wo er sein Haupt niederlegen soll. Er hat seine Schwiegertochter ausgeschickt, ihm irgendwo ein Quartier für die Nacht zu suchen. Ein solches findet sie endlich in einer kleinen Wirtschaft, aber der alte Mann kommt dort so entkräftet an, daß er plötzlich umfällt und tot liegen bleibt.

Seine Schwiegertochter besitzt nicht die Mittel, die Leiche zu beerdigen, und beschließt daher, sie zu verbrennen. Die Asche schüttet sie in einen Krug und erwartet die Rückkehr ihres Mannes. Dieser hatte sich bei der Bekämpfung der Rebellen in der Mandschurei durch seine Tapferkeit so sehr ausgezeichnet, daß er zum Rang eines Leutnants befördert wurde. In der Hoffnung, nunmehr für seine Familie sorgen zu können, kehrt er nach Be-

endigung des Krieges in seine Vaterstadt zurück und erfährt dort, daß mittlerweile sein Vater gestorben sei.

Diese rührsame Geschichte war mit verschiedenen humoristischen Episoden durchsetzt, die zur Erheiterung des Publikums das ihrige beitrugen. In Schanghai waren die Zuschauer ganz anders bei der Sache als in Dalny. Sie weinten bei sentimentalen Stellen und lachten bei den komischen. Die Armseligkeit der Verwicklung in dieser „Traurigen Geschichte" schien indessen niemandem zum Bewußtsein zu kommen oder langweilig zu wirken. Alles, was sich um das Wohl und Wehe der Familie dreht, sich auf das Verhältnis der Eltern zu ihren Kindern bezieht, findet, wenn nur irgendwelche Gefühlssaiten angeschlagen werden, in China überall ein unmittelbares und starkes Echo. Dort ist der ganze Staat nur eine einzige Familie, und die Grundlagen, auf denen sie aufgebaut ist, bilden zugleich die Stützen des gesamten öffentlichen Lebens.

So dürftig diese beiden Aufführungen in Dalny und Schanghai an künstlerischem Gehalt auch waren, zeichneten sie sich doch durch den Glanz der Kostüme in hervorragender Weise aus. Die Hauptdarsteller trugen die prachtvollsten seidenen Gewänder, die man sich denken kann. Die Schöpfer der in gold, silber und anderen Farben ausgeführten Stickereien schwelgten förmlich in allen nur möglichen Figuren, die dem Naturleben, der Tier- und Pflanzenwelt, allem, was durch die Luft fliegt und auf der Erde kriecht, entnommen war. Aber auch die Schauspieler, die nur zweite Rollen innehatten, trugen einen ebenso großen Glanz der Kostümierung zur Schau, und sogar die Musikanten blieben hinter ihnen nicht zurück. Der Abschluß der Bühne wurde durch einen langen Vorhang gebildet, der in ähnlicher Weise mit Stickereien auf seidenem Grunde

geschmückt war und bei den verschiedenen Auftritten rechts und links zurückgeschlagen wurde. Wenn dieser Vorhang sich bewegte und die schweren seidenen Gewänder rauschten, ertönte wiederholt aus dem Zuschauerraum der Ruf „Hao! Hao!“ (Gut! gut!), und man mußte sich manchmal fragen, ob bei dem Entwurf und der Ausführung dieser Stücke die Phantasie des Theaterschneiders nicht ebenso großen Anteil habe wie die des Dichters.

Aber selbstverständlich darf man nach einem so flüchtigen Besuch kein Urteil über die dramatische Kunst der Chinesen im allgemeinen fällen. Seitdem mit der „Waise aus dem Hause Tschao“ in Europa das erste chinesische Drama bekannt wurde, nach dem Voltaire sein Trauerspiel „L'orphelin de la Chine“ schrieb, ist eine größere Anzahl von Stücken aus dem Reich der Mitte durch Übersetzungen und ausführliche Inhaltsangaben zu unserer Kenntnis gelangt.

Wir wissen seitdem, daß auf der chinesischen Bühne dieselben Gattungen des Dramas gepflegt werden wie bei uns, von den Historien, welche die Großen des Reichs mit allem Pomp und Pathos aufmarschieren lassen, durch die verschiedenen Abstufungen des Zauberdramas bis zum modernen Charakter- und Intrigenlustspiel, für das die Chinesen eine besondere Begabung besitzen, und daß es auch in dieser Beziehung nichts Neues unter der Sonne gibt.

Merkwürdig, daß wir erst jetzt zu einem vollständigen Überblick über die chinesische Literatur gelangt sind, nachdem schon jahrelang so viele berufene und unberufene Federn mit dem Studium der kriegerischen und politischen Vorgänge des Landes beschäftigt waren! Professor Wilhelm Grube in Berlin hat mit seiner „Geschichte der chinesischen Literatur“, die mich auf meiner Reise nach dem

Osten begleitete, ein sehr verdienstliches Werk geschaffen und unseren geistigen Horizont nach dieser Richtung wesentlich erweitert.

Chinas Literatur setzt sich ein halbes Jahrtausend vor Christi Geburt bis auf die Gegenwart ununterbrochen fort. Vom Eindringen des Buddhismus abgesehen, hat sie sich mit einer Selbständigkeit wie kaum eine zweite entwickelt. Die Chinesen sind geborene Büchermenschen, und die Zahl der dort vorhandenen Werke geht in das völlig Unberechenbare. Die poetischen Erzeugnisse des Landes umfassen alle Gattungen der Dichtkunst und lassen sich nur mit der Mannigfaltigkeit der Formen vergleichen, die sich in der Malerei und dem Kunstgewerbe herausgebildet haben. Auch in ihrer Literatur gibt es niedliche Elfenbeinschnitzereien und Porzellanfiguren neben fratzenhaften Darstellungen von Göttern und Geistern. Die einseitige Betonung des Familienlebens und die Anwendung seiner Grundsätze auf staatliche Einrichtungen, das Vorwiegen des Beamtentums, der Sinn für das Nächstliegende und Erreichbare, für Stellung und Erfolg, das sklavische Hängen am Vergangenen und der Ahnenkultus zeigen sich in der Literatur des Reichs wie in einem treuen Spiegelbilde.

China erscheint uns, namentlich in der Beleuchtung durch die jüngsten Vorgänge, wie ein Koloß, dessen Regungen wir mit scharfem Mißtrauen beobachten, und der uns mit unheimlich lauernden Augen anblickt. Das Studium der Literatur, wie sie sich in der Geschichte dieses Volkes entwickelt hat, gewährt aber neben vielen fremdartigen Zügen auch manchen freundlich ansprechenden Eindruck und beweist, daß zwischen den Völkern, mögen sie durch Rasse, Raum und Kultur noch so sehr voneinander getrennt

sein, doch stets eine Fülle von Bindegliedern rein menschlicher Empfindungen vorhanden ist.

Schon im siebenten Jahrhundert unserer Zeitrechnung begegnen wir einem Dichter, der mit seinem Ruhm alle seine Zeitgenossen verdunkelte und auch in der Gegenwart von seiner Bedeutung nichts eingebüßt hat. Li Tai-poh gehörte zu den originellen Erscheinungen, deren Züge sich dem Bewußtsein der Menge unverlöschlich einprägen, und vereinigte künstlerische Gaben mit Gepflogenheiten, die mit bürgerlichen Sitten in argem Widerspruch standen. Den Philistern, die sich an die hergebrachte Ordnung hielten, war er ein Dorn im Auge, aber selbst die Großen im Reich sehnten sich nach seiner Gesellschaft. Er kam an den Hof des Kaisers Ming-Hoang und wurde dessen Günstling und Freund. Der Monarch überschüttete ihn mit Beweisen seiner Gnade, und es wird sogar erzählt, daß er ihm einmal selbst das Mahl aufgetragen habe.

Li Tai-poh führte einen lockern Lebenswandel und war nicht nur dichterischer Begeisterung, sondern oft auch des süßen Weines dermaßen voll, daß er auf vielen Bildern, die sich von ihm erhalten haben, im Zustande seliger Trunkenheit dargestellt wird. Seine Stellung bei Hof stieg ihm allmählich derartig zu Kopf, daß er sich zu den tollsten Unbesonnenheiten hinreißen ließ. Eines Tages stellte er, wie Grube in seinem Werk erzählt, in Gegenwart des Kaisers an einen der einflußreichsten Palasteunuchen das Ansinnen, ihm die Stiefel auszuziehen. Der Eunuch führte diese Dienstleistung zwar aus, entwickelte sich aber gegen den Poeten zu einem gefährlichen Intriganten, indem er der Geliebten des Kaisers einredete, daß jener sie in einem seiner Gedichte verspottet habe.

Die Folge davon war, daß Li Tai-poh den Palast

verlassen mußte, worauf er ein unstätes Wanderleben begann und sogar in eine Verschwörung verwickelt wurde, die ihn leicht hätte den Kopf kosten können. Man sagt, daß er ertrank, als er sich in einem Boot befand und in angeheitertem Zustande nach dem Spiegelbild des Mondes im Wasser greifen wollte.

Unter seinen Gedichten finden sich wirkliche Perlen lyrischer Empfindung und Formschönheit, die nicht selten einen Goetheschen Zug verraten und uns in die Welt des „Westöstlichen Divans" versetzen.

Er preist den Wein als Sorgenbrecher, in dem etwas Heiliges enthalten sei, und der die Seele klar und frei mache. Die Erinnerung an die Vergänglichkeit aller Dinge macht es ihm zum höchsten Evangelium, die Süßigkeit des Augenblicks zu genießen. Ebenso reizend wie originell ist ein anderes Trinklied, in dem er auf anmutige Weise schildert, wie er mit einer Kanne Wein in einem Blütenhain sitzt und vergeblich einen Zechkumpan herbeisehnt. Aber die Gesellschaft findet sich trotzdem, denn er ladet sich den Mond ein, und da mit ihm auch sein Schatten hervorkommt, sind auf einmal drei lustige Gesellen beisammen. Während der Dichter singt, scheint sich der Mond hin und her zu wiegen, wenn er sich auch nur wenig aufs Trinken versteht.

Um so eifriger ist aber sein Schatten dabei, der ihm alles nachmacht und ebenfalls hüpft, wenn er zu tanzen anfängt. „Wir halten zusammen fröhliche Zech'", klingt das Gedicht reizend aus, „so lang wir noch nüchtern sind. Doch geht ein jeder den eigenen Weg, sobald erst sein Rausch beginnt. Wir können nicht immer beisammen sein, möcht' wandern nicht früh noch spat. Drum sei unser nächstes Stelldichein, wenn der Mond der Milchstraße naht."

So harmlos fröhlich dies Gedicht ist, so rührend und ergreifend kommt uns ein Klagelied eines modernen chinesischen Dichters Yüan Tsze-tsai vor, der im Besitz hoher Ämter und Würden am Ende des achtzehnten Jahrhunderts starb. In Nanking besaß er ein kleines Gartenhaus, wo er gleichgesinnte Freunde und Freundinnen zu einer Art freier Akademie um sich versammelte. Unter anderem schrieb er auf den Tod seiner dritten Tochter eine Elegie, die uns das Zarte und Innige des chinesischen Familienlebens offenbart. Liest man diese Strophen auch nur in der Übersetzung, so fühlt man, daß die Söhne des himmlischen Reichs innerhalb ihrer vier Wände eine Unendlichkeit holder Empfindungen im Verkehr zwischen Eltern und Kindern kennen, wie sie inniger und echter im Abendlande nicht zu finden sind. Freilich handelt es sich dabei um das Gebiet der Häuslichkeit, zu dem Fremde nur in den seltensten Fällen Zutritt erlangen und selbst dann die Dinge nicht in ihrer vollen Unmittelbarkeit beobachten können.

Der Dichter gibt unter Tränen eine umständliche Beschreibung seiner Tochter, ihrer Charaktereigenschaften und ihres Aussehens, dessen, was sie gelernt und womit sie gespielt hat, ihrer Wünsche, Neigungen und Schwächen, so daß aus diesen Erinnerungen ein erschöpfendes Bild der Verstorbenen vor unsern Blicken lebendig wird. Ein solcher Ton ungekünstelter Empfindung gehört allerdings zu den Ausnahmen in der chinesischen Poesie, denn oft wird die Stimmung, mag sie anfänglich noch so fein angeschlagen sein, durch triviale Vergleiche verdorben. Man darf aber nicht vergessen, daß die Chinesen in vielen Dingen anders wie wir empfinden und das Hervorheben der Beamtenlaufbahn als des höchsten Glücks auf Erden

für sie durchaus nichts Ernüchterndes oder Pedantisches hat.

Oft ist die Ähnlichkeit zwischen westeuropäischer und ostasiatischer Poesie eine so überraschende, daß man glauben könnte, es handle sich um eine direkte Entlehnung bestimmter Bilder und Gefühlsäußerungen.

In einem seiner Sprüche sagt Konfuzius: „Der rechte Herrscher gleicht dem Polarstern, er steht fest und alle Gestirne umkreisen ihn." Wem fällt dabei nicht das ähnliche Bild ein, das Shakespeare seinen Julius Caesar von sich und seinem Herrscherwillen gebrauchen läßt, während die Bittsteller vor seiner Ermordung auf dem Kapitol sich an ihn herandrängen? Aus der mystischen Schule des Laot-se, dessen moralisches Traktat Tao-teh-king in China bereits der Vergessenheit anheim gefallen ist, während es in Europa geradezu das populärste Buch aus der chinesischen Literatur wurde, ist ein anderer ebenso tiefsinniger Denker und glänzender Schriftsteller Chuang-tsze hervorgegangen.

An einer Stelle seines Hauptwerks wird von der Tochter eines Grenzwächters gesprochen, die unter Tränen die Frau eines Fürsten wurde, aber fröhlich nach der Hochzeit erwachte und nachträglich bereute, geweint zu haben. „Wie soll ich nun wissen," meinte sie, „ob nicht auch die Toten bereuen, daß sie einst das Leben erstrebt? Die von Essen und Trinken träumten, mögen am Morgen weinen und schluchzen, und die von Weinen und Schluchzen träumten, mögen am Morgen sich an der Jagd vergnügen. Während sie träumen, wissen sie nicht, daß sie träumen — ja sie mögen sogar im Traume einen Traum auslegen; wenn sie jedoch erwacht sind, wird ihnen bewußt, daß sie geträumt haben."

Man braucht kaum daran zu erinnern, daß der berühmte Monolog Sigismunds im „Leben ein Traum" von Calderon diesen Gedanken fast wörtlich wiederholt: „Was ist des Lebens hohler Schaum! Ein Gedicht, ein Schatten kaum! Wenig kann das Glück uns geben, denn ein Traum ist alles Leben — und die Träume selbst ein Traum!"

Professor Grube betont dann noch eine andere, ebenso überraschende Analogie zwischen Shakespeares „Hamlet" in der Totengräberszene und dem erwähnten Mystiker Chuang-tsze, während er mit einem Totenschädel in ebenso grausig humoristischer Weise ein Zwiegespräch hält. Der Philosoph berührt den Schädel mit seiner Reitgerte und fragt ihn nach seinem Schicksal, ob der Verstorbene als Verderber des Reichs hingerichtet worden sei oder durch übeln Wandel Schimpf und Schande über seine Familie gebracht habe. Der Philosoph benutzt den Schädel als Rückenstütze, während er einschläft, aber im Traum fängt jener zu sprechen an, und nun setzt sich die Unterhaltung über Tod und Leben, über die Freuden und Plagen des menschlichen Daseins, über den Wunsch, wiederzukehren oder der Vergessenheit anzugehören, noch eine Weile fort.

Man kann dergleichen Spuren von Ähnlichkeit so weit und genau verfolgen, daß sie bis zur deutschen Volks- und Minnepoesie sowie zu den Tageliedern der Troubadoure hinüberführen. In den Liedern des „Shi-king", die das ganze Gebiet der Lyrik vom schlichten Naturlaut der Empfindung bis zu politischen Oden und Satiren umfassen, findet sich im Chinesischen eins, das uns wie ein holder Gruß aus dem deutschen Mittelalter, wie eine Blume süß begehrender Romantik erscheint. Das Gedicht heißt „Der Jäger" und schildert genau denselben Hergang,

dem Walter von der Vogelweide mit den Versen: „Under der linden" einen so reizend sinnfälligen Ausdruck verliehen hat. Auch in China spielt sich die Liebesseligkeit im Wald und auf dem Riedgras ab zwischen einem Mägdelein, das Lenzesfreuden genießt, und einem schönen Jüngling. Nur die Rolle des Vögleins, „daz mac wol getriuwe sin," ist auf den kleinen treuen Wächter und Begleiter übergegangen, und das Mädchen flüstert nach der Übersetzung von Viktor von Strauß: „Gelassen! Und nur sachte, o! Nicht an mein Tuch zu rühren trachte, o! Und mache ja nicht, daß mein Hündlein belle."

In derselben Sammlung finden wir die Beschreibung eines verfehlten Stelldicheins, von dem Grube meint, daß es durch die Zartheit der Empfindung nicht weniger als durch die poetische Anmut des Ausdrucks fast an Goethesche Lyrik gemahne. Die „kleinen Festlieder" versetzen uns in das gesellige Leben, die Sitten und Gebräuche jener Zeit, aus welcher die altchinesische Literatur hervorgegangen ist. Da wird ein fröhliches Zechgelage geschildert, das mit einem Wettschießen beginnt. Die Bogenschützen treten paarweise auf, und wer verloren hat, muß einen Becher Wein pro poena trinken. Die Getränke erzeugen in den Zechern eine Ausgelassenheit, die immer höher steigt. Endlich muß ein ordentlicher Trinkkomment beobachtet werden, damit das Gelage nicht in Zügellosigkeit umschlage.

Eine chinesische Prinzessin, die widerwillig einem Kaiser als Gattin folgen mußte, beklagt ihr hartes Los in einem Gedicht, dessen letzte Strophe sich nach Wort und Sinn an unser „Wenn ich ein Vöglein wär'" anzulehnen scheint.

Dergleichen Ähnlichkeiten ergeben sich aus der glück-

lichen Anordnung und Durcharbeitung des Stoffs, wie er in dieser „Geschichte der chinesischen Literatur" erreicht ist, ganz von selbst und wiederholen sich zum Teil auch bei der Behandlung der epischen und dramatischen Literatur. Die Novellen und Romane führen uns in das Wesen des Volkscharakters ein, auch wenn die Erfindung dürftig ist und nur das Interesse am Stofflichen überwiegt. Bekannt sind die Beschreibungen des jungen Herrn beim Examen, des Punschgelages, der Besuche und Gespräche beim Tee in der Geschichte „Die beiden Cousinen", die A. Rémusat übersetzte. Daneben finden wir ein spannendes Durcheinander in ähnlichen Erzählungen und in historischen Romanen, bei denen ein Kern geschichtlicher Wahrheit in wilder Romantik und Phantasterei aufgelöst wird.

Eine epische Poesie im großen Stil haben die Chinesen dagegen ebensowenig wie die Franzosen, und nicht nur aus diesem Grunde hat der geistreich barocke Geschichtsschreiber des Dramas, J. L. Klein, lange vor Björnstjerne Björnson eine Verwandtschaft zwischen beiden Völkern bei der Besprechung des chinesischen Theaters im dritten Bande seines riesigen Werkes herausfinden wollen. Klein meint, daß die Hauptfigur in der Komödie „Das vollkommene Kammermädchen" eine richtige, moderne Soubrette sei und im Reich des Zopfes ein Talent für das feine Intrigenspiel verrate, das eine geistige Verwandtschaft mit den Franzosen unzweifelhaft mache. Man denkt dabei naturgemäß an das boshafte Wort des norwegischen Dichters von den „Chinesen Europas", welche die Grenzen ihres nationalen Empfindens nicht zu erweitern verstehn. Aber auch hier sehen wir wieder, daß die menschlichen Tugenden und Laster sich in großen Zügen auf dem ganzen Erdkreis wiederholen.

Die Figur des Geizigen, die sich aus dem klassischen Altertum bis zu Molière hinzieht und immer weitere charakteristische Ausbildungen erfahren hat, erscheint in China noch um vieles verschärft, denn der Alte, der die Kosten für einen Sarg scheut und sich mit einem Stalltrog begnügen will, sagt seinem Sohn, er möge ihm, wenn der Trog zu kurz sei, ein Stück von seinen Beinen abschlagen, aber nicht mit dem eigenen Beil, sondern mit der Axt des Nachbarn, weil seine Knochen hart seien.

Aus der fesselnd geschriebenen Arbeit Grubes über das chinesische Schrifttum haben wir nur wenige Punkte hervorheben können und müssen im übrigen für den tieferen Zusammenhang der einzelnen Perioden und die Charakteristik der namhaftesten Dichter auf das Werk selbst verweisen. Auch auf diesem Gebiet zeigt es sich, daß China wie bei der Erfindung des Schießpulvers und der Buchdruckerkunst zunächst den übrigen Völkern voraus war, daß aber die Entwicklung von Volk und Staat auf der einmal erreichten Kulturhöhe stehen geblieben ist. Der Prozeß innerer Vertrocknung und gewaltsamer Abschließung gegen die übrige Welt wird klar beleuchtet durch die Betrachtung der neuen Zeit.

„Daß Keime nicht zum Blühen kommen — ach, das kommt vor! — Daß Blüten nicht zu Früchten werden — ach, das kommt vor!" Mit diesem Ausspruch des Konfuzius schließt Wilhelm Grube sein Werk, in dem wir eine wertvolle Bereicherung unseres literarhistorischen Wissens erhalten haben, und das jedem, der sich mit der Eigenart Chinas und seiner Bevölkerung vertraut machen will, fortan unentbehrlich sein wird.

Von Asien nach Europa.

Aus meinem Reisetagebuche.

18. August. Wir kommen von Schanghai im Hafen von Dalny um acht Uhr des Abends wieder an, bleiben aber die Nacht an Bord. Gott sei Dank! denn der Weg über die schmutzige, holprige und schlecht beleuchtete Straße, wo uns kein Wagen zur Verfügung steht und die Kulis sich wieder um unser Gepäck gerissen hätten, wäre geradezu lebensgefährlich gewesen. Am nächsten Morgen ist schon um sechs Uhr alles um uns lebendig und in eifriger Tätigkeit. Vertreter der russischen Schiffahrtsgesellschaft, welche die Dampfer „Mongolia" und „Mandschuria" in ihren Dienst gestellt haben, finden sich bei uns ein und lassen sich unzählige Fragen, wie wir es mit unserem Gepäck zu halten haben, ruhig gefallen. Heute soll zum erstenmal ein Versuch gemacht werden, die Passagiere mit der Eisenbahn um die Stadt herum bis zu der Stelle zu fahren, wo der sibirische Zug hält.

Bis dahin haben wir aber noch zwei Stunden Zeit und können in aller Ruhe frühstücken und uns davon überzeugen, daß wir von unseren Reiseeffekten nichts zurückgelassen haben. Der Dampfer beginnt die Ladung zu löschen. Zwei lange, schmale Rutschbahnen werden

vom Ufer angelegt, und die Kulis lassen den Segen des himmlischen Reichs, den Tee, in großen, von Leinwand umhüllten und fest verschnürten Kisten herniedergleiten. An jeder der beiden Stellen rutschen immer vier bis fünf von ihnen gleichzeitig vom Bord des Schiffes ans Ufer und würden sich alsbald zu hohen Bergen auftürmen ohne die flink zugreifenden Hände, die sie beiseite schieben. Dann kommen die Lastträger und schleppen sie im Laufschritt zu den Magazinen, wo sie bis zu dem weiteren Versand aufgestapelt werden.

Wie viele gute Dienste hat uns dies edle Getränk während der langen Fahrt auf der Eisenbahn, auf den Schiffen und bei vielen anderen Gelegenheiten erwiesen! Wir haben es in jeder Gestalt aus flachen, niedrigen Schalen in China und aus Gläsern in Rußland getrunken, im Speisewagen des Zuges, im Salon des Schiffes, in Hotelrestaurants, in Gottes freier Natur vom frühen Morgen, wenn die Lebensgeister in uns wieder erwachten, bis spät in die Nacht hinein, kurz bevor uns die Augen zufielen.

In China trinkt man den Tee ohne alle Zutaten. Nur die Kinder genießen ihn dort mit Zucker, der uns Europäern unentbehrlich scheint. Die Russen lassen in dem goldig schimmernden und aromatisch duftenden Getränk eine Scheibe Zitrone schwimmen, deren Geschmack unsere Zunge lieblich kitzelt. Sie sind auch die eigentlichen Künstler in der richtigen Mischung verschiedener Sorten, von denen uns jede einzelne weit weniger munden würde als ihre richtige Zusammenstellung. Darin beruht das Geheimnis des russischen Tees wie des russischen Tabaks, der zu Zigaretten verarbeitet wird. Das Strenge muß mit dem Zarten auf geschickte Weise miteinander

vermengt werden, wenn Geschmack und Geruch davon angenehm berührt werden sollen.

Tee ist der Regulator unseres innern Menschen gewesen. Er hat uns bis in die Zehenspitzen hinunter erwärmt, wenn uns fröstelte, und gleichzeitig eine wohltuend kühle Wirkung hervorgerufen, wenn wir es vor Hitze nicht mehr aushalten konnten. Er hat den verstimmten Magen viel schneller, als es der Wein vermochte, immer wieder in gute Laune versetzt und die Verdauung während des langen Verweilens im Zuge wohltuend beeinflußt. Ganze Bäche von Tee rollten bei den Abendsitzungen durch unsere Kehle, wenn wir die Beobachtungen des Tages austauschten und jeder erzählte „woher er kam der Fahrt" und „wie sein Nam' und Art". Ludwig Uhland hat den Tee in seinen Gedichten besungen zum „Preise des Zärtsten, was die Erde hegt." Aber er scheint nur den Tee aus „Indiens mystischem Gebiete" gekannt zu haben, und der ist lange nicht der beste. Uhlands Verse sind außerdem gar zu steif und feierlich für das gemütliche Getränk. Es harrt noch immer eines Dichters, der ihm vollkommen gerecht wird.

Man klagt allgemein über das schlechte Essen im Hotel Dalny. Mehrere von den jüngeren, unverheirateten Kaufleuten, die dort wohnen, haben sich infolgedessen zu einem Privatmittagstisch zusammengetan. Dabei ereignete sich vor kurzem eine groteske Szene. Der Vorsitzende der Tafelrunde hatte sich einen jungen Bären angeschafft, der anfänglich zur Unterhaltung seiner Freunde mancherlei beitrug. Allmählich fing er jedoch an, ungeberdig zu werden und tolle Streiche zu machen. Eines Tages kam er, während das Essen gerade aufgetragen wurde, ins Zimmer, setzte sich auf einen leerstehenden

Stuhl, griff mit der einen Pranke nach der Butter, mit der andern nach dem Kalbsbraten und raste mit seiner Beute wie toll im Zimmer umher. Als man ihm für seine Ungezogenheit eine Portion Prügel versetzen wollte, kletterte er aufs Dach und war den ganzen Tag nicht wieder herunterzubekommen. Das gelang erst, als man ihm mit einem Wasserschlauch eine gehörige Dusche versetzte.

Zu uns gesellt sich ein blondhaariger, untersetzter Mann mit struppig herabhängendem Schnurrbart und bietet uns im unverfälschten Hamburger Dialekt einen „Guten Abend!" Man merkt ihm an der Farbe des Gesichts an, daß Wind und Wetter ihm tüchtig um die Ohren gesaust sind, und erkennt an seinem sich wiegenden Gang den alten Seefahrer. Die Vermutung bestätigt sich, denn es ist der Leiter einer großen Walfischstation an der sibirischen Küste, in dem ich bei dieser Gelegenheit eine angenehme Bekanntschaft mache.

Herr Sommermeyer gehört der Fischereigesellschaft an, die sich unter der Leitung des Grafen Heinrich Keyserling gebildet hat und nicht nur auf dem Meere ihre Expeditionen veranstaltet, sondern auch den Fang von Süßwasserfischen, vor allem von Lachsen im Amur betreibt. Zwei Schiffe dieser Gesellschaft liegen im Hafen von Dalny und sollen morgen in See stechen, um einen neuen Jagdzug auf Wale zu unternehmen. Der Mann mit dem offenen, vertrauenerweckenden Aussehen hat die Station in Gaidamak unter sich und verrät sich bald als ein ebenso schlichter wie anschaulicher Erzähler. Er kommt auf den Fang der Wale und ihre Verwertung zu verschiedenen Zwecken zu sprechen. Ich konnte bei der ersten Nordlandsfahrt der „Augusta Viktoria" im

Sommer 1894 einen Einblick in die Art und Weise tun, wie an der norwegischen Küste die Riesen des Meeres getötet und verarbeitet werden.

Nach diesem Vorbild richten sich auch die Expeditionen an der sibirischen Küste, die vorläufig allerdings noch kein so großes Resultat ergeben wie dort, aber immerhin einen beachtenswerten Ertrag liefern. Man spricht von etwa dreitausend Walen, die in dieser Gegend jährlich erbeutet werden. Die Vorrichtungen sind derartig getroffen, daß die Wale von dem Fänger harpuniert und an Ort und Stelle auf dem Meere von der Besatzung des Begleitschiffes fertig verarbeitet werden. Das Fleisch wird zerschnitten und gesotten, der gewonnene Tran zu allerlei Fetten verarbeitet. Die Knochen werden zermahlen und als Düngemittel verwendet. Herr Sommermeyer erzählt, wie seine Arbeiter an den bereits verwundeten und ermüdeten Wal auf leichten Booten heranrudern und ihm dort, wo Herz und Lunge sitzen, eine Lanze tief ins Fleisch bohren und sie darin mit beiden Händen so lange herumdrehen, bis das Tier sich verblutet. Das Unglück des Wals ist zunächst seine unverbesserliche Neugierde, die ihn in die Nähe der Menschen treibt, wenn er irgendwo ein Schiff erblickt. Sein zweiter Fehler ist seine täppische Gutmütigkeit, die ihn verhindert, sich gegen seine Peiniger zu wehren, während er doch imstande wäre, gleich ein halbes Dutzend von diesen kleinen Kähnen mit einem Schlage zum Kentern zu bringen.

Wir sprechen noch mancherlei darüber, daß getrocknetes Walfischfleisch von den Japanern gegessen wird und gar nicht übel schmecken soll. Gesegnete Mahlzeit!

Die Verbindungsbahn zwischen dem Hafen und der Eisenbahnstation von Dalny besteht vorläufig aus ge-

wöhnlichen Wagen dritter Klasse und bietet keinerlei Annehmlichkeiten. Man vermißt sie aber auch nicht, da die ganze Fahrt nicht länger als eine halbe Stunde dauert. Nachdem der Zug auf der Station eingelaufen ist, übergeben wir unser Gepäck den Beamten, die sie in einem Schuppen verschließen. Wir können nun bis zum Abend tun und lassen, was wir wollen. Die Straßen der Stadt liegen wieder ruhig vor uns, als ob alle Bewohner darin schlafen. Der alte Portier im Hotel Dalny zieht die Mütze von seinem kahlen Schädel und freut sich, daß wir mit heilen Knochen zurückgekehrt sind. Dann erscheinen die ersten Frühstücksgäste. Es sind dieselben Gesichter, die wir schon vor vierzehn Tagen an dieser Stelle erblickt haben.

Neben dem Hotel hat ein Wiener Friseur einen dickbäuchigen, russischen Offizier unter der Schere und versichert mir, daß er in fünf Minuten zur Verfügung stehen werde. Aber es dauert über zwanzig Minuten, bis der Vaterlandsverteidiger, dem Kopf und Bart angemessen gestutzt sind, sich mit schweren Tritten wieder entfernt. Als ich seinen Platz einnehmen will, finde ich ihn bereits wieder besetzt. Ärgerlich gehe ich von dannen und werde von einem japanischen Friseur, der nur wenige Schritte davon auf Kunden lauert, in sein Geschäft gelockt. Der Mann ist in seiner Art ein Künstler und entwickelt eine ruhige, geräuschlose Geschäftigkeit, die etwas geradezu Erquickendes hat nach dem aufdringlichen Getue seines Wiener Kollegen.

Die deutschen Kaufleute sind in großer Erregung, denn die politische Atmosphäre erscheint ihnen äußerst gespannt. Sie reden von nichts anderem als der Wahrscheinlichkeit eines Krieges zwischen Rußland und Japan.

Sie meinen, es könne sich nur um wenige Wochen handeln, bis die Bombe zum Platzen kommen müßte. Neulich sei der Korrespondent der „Times", Morrisson, in Dalny gewesen und habe sich ganz in demselben Sinne geäußert. Da gilt es auf dem Posten zu sein und sich die Abschlüsse für die Lieferungen, bei denen ein gutes Stück Geld verdient werden könne, zu sichern.

Abends um neun Uhr stelle ich mich rechtzeitig auf der Station ein, um mir mein Coupé auszusuchen. Auf dem Platz vor der Treppe, die zum Gleise hinunterführt, brennt ein einsames, elektrisches Licht. Auch unten auf der Station ist niemand zu sehen. Wieder dieselbe Enttäuschung wegen des Endpunktes der sibirischen Bahn wie bei der Ankunft. Zwischen den Schuppen gehen einzelne Bahnarbeiter im Dunkeln hin und her. Wo steht denn der Luxuszug, der uns nach dem Baikalsee zurückbringen soll? Er muß „sogleich" kommen. „Sfjeitschaß!" Wir kennen die Bedeutung dieses Wortes zur Genüge und rüsten uns mit Geduld.

Wir haben nichts Ordentliches zu Mittag gegessen, weil man uns sagte, wir sollten unsere Mahlzeit lieber etwas später im Zuge selbst einnehmen. Endlich kommt etwas Dunkles herangerollt. Aber diese Waggons, in denen nirgends ein Licht brennt, können doch unmöglich unserm Luxuszuge angehören! Sie sind auch offenbar älteren Ursprungs und gleichen in keiner Weise dem prächtigen Mandschureizuge, von dessen Einrichtungen alle Welt mit Recht entzückt war.

Noch sind die Motoren, welche die Beleuchtung für die Coupés liefern, nicht in Tätigkeit, und da wir durchaus unsere Plätze belegen wollen, muß der Kondukteur auf

dem Gang ein paar Stearinkerzen anzünden, damit wir uns zurechtfinden.

Einer unserer Freunde aus dem „Jachtklub" stellt sich auf der Station mit Briefen ein, die er einem der Mitreisenden anvertraut. Er erklärt uns, daß wir mit diesem Zug Pech haben, denn er sei der einzige auf der ganzen Mandschureistrecke, der den modernen Anforderungen nicht entspricht, und werde nur zur Aushilfe ein Mal im Monat eingestellt. Der amerikanische General, der wie ein Löwe zwischen den Schuppen und Gleisen ärgerlich brummend auf- und abgegangen war, erklärt, daß er mit einem solchen Zuge überhaupt nicht weiterfahren wolle, und verlangt, daß man ihm einen richtigen Salonwagen, wie er zu den Luxuszügen gehört, einstelle. Es koste was es wolle! Aber der Stationsvorsteher sucht ihm in gebrochenem Englisch auseinanderzusetzen, daß er ihm das Gewünschte um keinen Preis zur Verfügung stellen könne.

So wollen wir uns wenigstens in den Speisewagen setzen und beim Essen und Trinken unsern Verdruß vergessen. Dort empfängt uns aber eine unangenehme muffige Atmosphäre. Wir reißen die Fenster auf. Dann rufen wir durch einen Druck auf den elektrischen Knopf den Kellner herbei, der eben erst selbst eingetroffen zu sein scheint und uns die Speisekarte vorlegt. Aber der Appetit vergeht uns schnell wieder, denn neben dem Tisch liegt ein großes Stück Fliegenpapier, auf dem sich Hunderte der armen geflügelten Opfer zu Tode gequält haben. Wir verlangen, daß der Wisch erst zum Fenster hinausgeworfen werde, bis wir zu Messer und Gabel greifen. Das geschieht denn auch mit einigen Entschuldigungsworten. Inzwischen blitzen die elektrischen Lichter in den

Coupés auf, und wir erkennen, daß wir doch etwas besser untergebracht sind, als es uns im ersten Augenblick scheinen wollte. Die Einrichtung des Zuges steht allerdings nicht auf der Höhe, bietet aber doch bequeme Schlafgelegenheit, und auch im übrigen entsprechen die Einrichtungen ungefähr den Waggons erster Klasse, wie sie sonst auf den größeren Strecken Rußlands laufen. Außerdem ist der Zugführer, ein Balte, sehr gefällig und erfüllt uns, soweit es sich mit seinem Dienst vereinigen läßt, jeden Wunsch. Nachdem der Magen zu seinem Rechte gekommen ist, stellt sich auch die gute Laune wieder ein. Unsere Freunde drücken uns herzlich die Hand und tragen uns viele Grüße für die Heimat auf, während die Lokomotive pfeift und der Zug sich in Bewegung setzt.

19. August. Wir erreichen am Morgen Daschizjao und bekommen neue Fahrgäste aus Peking, darunter vier französische Offiziere, die seit dem Ausbruch der chinesischen Wirren der dortigen Besatzung angehört hatten und sich nun wieder nach dem Leben in der Pariser Garnison zurücksehnen. Es sind liebenswürdige, redselige Leute, die viel erfahren und gesehen haben. Nach preußischen Begriffen lassen sie sich allerdings in der Kleidung und der ganzen Haltung viel zu sehr gehen, so daß man sie ohne Uniform für gewandte Commis voyageurs halten könnte. Sie schwärmen von Moskau und dem Kreml, von Petersburg und der Isaakskirche. Natürlich wollen sie zur Verhütung patriotischer Beklemmungen nicht über Berlin—Köln sondern von Warschau über Wien—Straßburg in die Heimat zurückkehren.

Zu ihnen gesellt sich ein riesengroßer, russischer Offizier, der mit seinem kleinen chinesischen Burschen mich immer an Falstaff mit seinem Pagen erinnerte.

Dieser Offizier zeichnete sich durch einen Appetit aus, wie ich ihn noch bei keinem menschlichen Wesen beobachtet habe. Nicht genug, daß er bei unsern regelmäßigen Mahlzeiten im Speisewagen einen wirklichen Bärenhunger entwickelte, vertilgte er auch auf jeder Station alles nur irgendwie Eßbare an Suppen, Gemüsen, gebratenen und gebackenen Speisen. Außerdem hatte er zum Schrecken seines Mitreisenden die Gewohnheit, daß er nicht nur am Tage, sondern auch in der Nacht bis zwei und drei Uhr unaufhörlich Zigaretten rauchte und von einer so dicken Luft umhüllt war, daß man sie höchstens mit einem Säbel hätte durchhauen können.

Sein Bursche hatte schon etwas von russischer Militärerziehung angenommen und wurde trotz seiner winzigen Figur zu einem wahren Schrecken für die Kulis, die sich zu nahe an unseren Zug drängten oder den Bengel gar zum besten halten wollten. Einmal hieb er mit seinen Fäusten gleich auf drei dieser braunen halbnackten Burschen ein, die nicht im geringsten daran dachten, sich zu wehren, sondern lieber schleunigst die Flucht ergriffen. Eine sehr angenehme Bekanntschaft mache ich in der Person des Kommerzienrats François Hopp, des Inhabers des bekannten optischen Instituts von Calderoni u. Co. in Budapest, der zum drittenmal eine Reise um die Erde gemacht hatte und ebenfalls aus Peking eingetroffen war. Bei der Überfahrt von Hamburg nach Amerika hatte er auf dem schönen Dampfer „Deutschland" seinen siebzigsten Geburtstag gefeiert. Ich verdanke ihm eine Anzahl trefflicher Ansichten der sibirischen Bahn für mein Buch.

Er erzählte von einem drolligen Erlebnis, das er in Peking hatte, wobei es ihm gelang, einem Kutscher

auf sonderbare Weise das Leben zu retten. Das geschah in einer der schmutzigen Straßen der chinesischen Residenz, wo in der Mitte eine schmale Fahrstraße aufgeschüttet war, während der Weg für die Fußgänger sich zu beiden Seiten in einer Vertiefung hinzog, in der sich verschiedene große Löcher gebildet hatten. In eine dieser Öffnungen, die der herniederströmende Regen ausgefüllt hatte, war ein Kutscher samt Pferd und Wagen hineingestürzt und hätte ohne die Hilfe des alten Herrn wahrscheinlich sein Leben eingebüßt.

20. August. Soeben lese ich in den russischen Zeitungen, daß Admiral Alexejew zum Generalgouverneur der Mandschurei ernannt und mit außerordentlichen Vollmachten ausgerüstet sei. Darin erblicken unsere mitreisenden Russen einen untrüglichen Beweis dafür, daß die Dinge in Ostasien sich immer mehr zuspitzen, daß es in kurzer Zeit notwendig zu einem Zusammenstoß kommen werde.

Am Abend schleicht sich ein unheimlich aussehender Bursche in unsern Speisewagen, tritt an die französischen Offiziere heran, die Karten spielen und bittet im Namen der russisch-französischen Allianz um eine kleine Unterstützung. Er wird möglichst schnell an die Luft gesetzt und sucht in dem Zuge nach einem Dummen, der ihm zum Opfer fallen könnte.

Ich hatte gerade in dem schönen Buch von Legras „Au pays russe" gelesen und war dabei auf eine Stelle gestoßen, an welcher dieser genaue und vorurteilslose Kenner des Slawentums sich in scharfen Worten über das Wesen dieser sogenannten Allianz äußert. Legras, gegenwärtig Professor an der Universität in Dijon, war während des Cholerajahres 1891 nach Rußland gekommen, wo er sich

Eine Halteſtelle in der Mandſchurei.

Charbin. Bahnhof.

in einem kleinen Dorf niederließ, um russisch zu lernen. Er schildert seine Eindrücke in Petersburg, Moskau, Archangel und in andern Städten mit treffender Beobachtung und beklagt dabei das geringe Verständnis, das die Russen für die Franzosen an den Tag legen. Legras ist unglücklich darüber, daß die Söhne der Steppe seinen Landsleuten den Familiensinn und die Religion absprechen, daß sie sich, wenn sie nach Paris kommen, auf den Besuch der Theater und Restaurants, die Kenntnis der Museen und Moderomane beschränken. Dann fährt der Verfasser auf Seite 310 des 1900 in zweiter Auflage erschienenen Werkes bedeutungsvoll fort: „Niemals werden die französisch-russischen Umarmungen das russische Volk dem französischen ernstlich näher bringen. Um eine wirkliche Vereinigung zu erreichen, müßte man den Russen eine bessere Meinung von uns beibringen. Anstatt sie durch Feste zu verblüffen und sie mit Geschenken zu überhäufen, müßte man ihnen bescheiden, ohne Aufsehen unsere Familien öffnen. Sie würden dann sehen, was Frankreich im Durchschnitt ist, das Frankreich, das liebt, das arbeitet und das die Modeschriftsteller nicht kennt. Sie würden sehen, was unsere Frauen sind, sie würden ihre bescheidene Hingabe, ihren Mut bei der Arbeit, ihre Treue sehen!"

Aus diesen außerordentlich richtigen Bemerkungen spricht gleichzeitig etwas anderes. Die Franzosen fühlen allmählich, was für jeden ruhig Denkenden von vornherein klar war, daß sie mit ihrem aufdringlichen Liebeswerben den kürzeren gezogen haben und mit ihren Revanchegelüsten arg an der Nase geführt worden sind.

Ein herkulisch gebauter Russe, der sich im Coupé neben mir befand und auf seinem Tisch immer einen Revolver liegen hatte, verläßt den Zug in Charbin.

Ich benutze die Gelegenheit, der neu begründeten Stadt einen Besuch zu machen. Sie wirkt beim ersten Anblick wie eine riesige Baustelle mit vielleicht zweihundert halb oder ganz fertigen massiven Häusern, in deren Mitte eine Kirche steht. Zu Fuß ist es auf den ungepflasterten Straßen, selbst bei schönem Wetter, kaum möglich, vorwärts zu kommen, denn aus den lockeren, tief ausgefahrenen Wagenspuren wirbeln, sobald sich nur ein Lüftchen erhebt, unerträgliche Staubwolken auf, und bei Regengüssen muß sich diese lockere Erdmasse in einen unergründlichen Sumpf verwandeln. Überall, wohin man sich wendet, spürt man den Geruch von frischem Mörtel und den Staub von Neubauten. Es bedarf keiner geringen Vorsicht, wenn man über die Straße schreiten will, und verläßt man das Gebiet der eigentlichen Stadt, so gerät man in ein Gewirr von ausgestochenen Gräben, Holzplätzen, Brückenanlagen und Fabriken hinein. Inmitten dieser rohen Anfänge gibt es aber bereits Klubs für die Beamten, ein Theater und allerlei sonstige Vergnügungen, zum Teil recht zweifelhaften Charakters. In der neuesten Nummer des in Wladiwostok erscheinenden „Wostotschnij Wjestnik" (Östlicher Bote) lese ich die Ernennung Alexejews zum Generalgouverneur der Mandschurei, der darin in einem überschwenglichen Artikel gefeiert wird. Der übrige Inhalt des Blattes, das sich „Zeitung für Gesellschaft und Literatur" nennt, konnte mich mit seinen Nachrichten über Prügeleien und Messeraffären zwischen Matrosen am Ufer des Stillen Ozeans nur wenig interessieren.

21. August. Auf dem Chingangebirge, wo der Zug in drei Kehren hinaufsteigt, versuchen mehrere Passagiere, den kürzeren Weg zu Fuß zu machen, während die

Lokomotive sich mit den Wagen auf einem längeren zur nächsten Station hinaufarbeitet. Der Zugführer hatte unsern Reisenden gesagt, daß sie nur fünf Minuten dazu brauchen und den Zug, der zwanzig Minuten fährt, in jedem Fall rechtzeitig erreichen würden. Unsere Passagiere kommen allerdings in letzter Minute wieder an, aber leichenblaß vor Aufregung, denn sie wären beinahe in einen Sumpf stecken geblieben. Der eine hatte seinen Spazierstock, der andere einen seiner Stiefel eingebüßt.

Die Waggons des alten Transbaikalzuges, in dem wir fahren, gefallen uns doch nicht. An dem elektrischen Licht über der Verbindungstür zum nächsten Coupé ist die Glasbirne gebrochen. Die Hängelampe gibt einen so matten, trübseligen Schein, daß es unmöglich ist, dabei zu lesen. Sie versagt endlich ganz, und wir sitzen alle im Dunkeln.

Wir lassen uns Kerzen bringen und trösten uns über dies Ungemach, so gut es gehen will. Unter dem Waggon beginnen die Arbeiter an den elektrischen Akkumulatoren, die versagt haben, herumzuwirtschaften, bringen die Sache aber nicht mehr in Ordnung. Auf unsere Vorstellungen bekommen wir die naive Antwort: „Was schadet es! In der Nacht schlafen die Passagiere!“ Auf dem Jablonnowijgebirge beginnt die Temperatur, nachdem wir den Tunnel durchfahren haben, plötzlich zu sinken. Wir müssen dafür sorgen, daß alle Fenster und Türen geschlossen sind, weil wir es vor Kälte sonst nicht aushalten können. Das Thermometer zeigt am Morgen im Freien nur vier Grad. Natürlich erwarten wir, daß der Zug geheizt werde — am 21. August! Aber der Zugführer entschuldigt sich und erklärt, daß er erst vom ersten Sep-

tember russischen, also vom vierzehnten unseres Stils ab dazu die Erlaubnis geben dürfe.

Um uns zu entschädigen, hat die elektrische Tischlampe im Coupé ihre Meinung geändert und umgibt mein Gemach mit holdem Dämmerschein. Ich entkleide mich und suche meine Lagerstätte auf, als mein Kondukteur mit einer brennenden Kerze eintritt. Ich frage ihn, wozu? Da erklärt er, daß das elektrische Licht gleich wieder ausgehen werde, weil die Akkumulatoren auf die Dauer nicht in Ordnung zu bringen seien.

Es geschieht auch alles pünktlich, wie der Mann es verheißen hat. Draußen heult der Wind schrecklich, und die schlecht verkoppelten oder nicht geschmierten Puffer machen bei jedem Einlaufen in die Station einen greulichen Lärm.

22. August. Heute früh sind wir wieder in Mandschuria, wo eine Zollrevision stattfindet, die erste, die wir seit Wirballen zu erdulden hatten. Sie wird übrigens sehr schnell und rücksichtsvoll ausgeführt.

In unserer Bibliothek finde ich die kleine Schrift von Kate Marsden: „On sledge and horseback to outcast siberian Lepers. London. The record press. Limited". Die Verfasserin hat es sich zur Aufgabe gemacht, die Leprastätten in Jakutsk zu besuchen, und dies Ziel unter schwierigen Umständen, die sie anschaulich schildert, erreicht. Erleichtert wurde ihr der Verlauf ihrer Studienreise dadurch, daß sie sowohl vom russischen wie vom englischen Hof mit wirksamen Empfehlungen an die Beamten in Sibirien ausgerüstet war, die ihr infolgedessen alle nur möglichen Erleichterungen verschafften. Es gelang der Verfasserin, eine Bewegung ins Leben zu rufen, welche die Begründung eines Heims für die am Aussatz Erkrankten verfolgte.

Kate Marsden zeigte sich bei ihrer Expedition, die sie bald mit einem Boot, bald im Schlitten und zu Pferd ausführte, als eine unternehmende Dame, und in ihrer Schrift gibt sie die Eindrücke, die sie bei ihrer Reise empfangen hat, oft in enthusiastischen Ausdrücken wieder. Interessant ist vor allem die Stelle Seite 159, wo sie folgende bemerkenswerten Schlußfolgerungen zieht: „Sibirien ist zweifellos eines der reichsten Länder der Welt, aber sein unsagbarer Besitz liegt in der Erde fast unberührt. Wenn englischer oder amerikanischer Unternehmungsgeist sich einführen ließe, würde Sibirien buchstäblich auf den Kopf gestellt werden, und die reichen Erzadern müßten ans Licht kommen. Dann würden die blühenden Tage von Gold und Silber wie die von Milch und Honig kommen."

Ich werde schlecht dafür belohnt, daß ich meine Mitreisenden auf die Vorzüge der russischen Weine aus der Krim und dem Kaukasus aufmerksam mache. Sie bestellen sich nun alle die kräftigen, edlen, dunkelrot funkelnden Tropfen aus den kaiserlichen Domänen Oreanda und Massandra sowie den kräftigen „Kachetinskij," aus dem Lande des Prometheus und der Medea, jene erquickende Gottesgabe, die Bodenstedt in den Liedern des Mirza Schaffy in Versen und Anton Rubinstein in Tönen verherrlicht haben. Ich summte die schöne Melodie des unvergeßlichen Meisters: „Rot funkelt im Glas der kachetische Wein" noch gestern arglos hin.

Aber heute vergeht mir schon die Lust dazu, denn der Kellner erklärt mir, daß meine Lieblingsmarken wegen der starken Nachfrage ausgegangen seien. Es waren nur noch zwei Sorten übriggeblieben, die doppelt und dreifach so teuer waren, als Tischgetränk viel zu feurig und mir überhaupt nicht so gut schmeckten wie die früheren. Ebenso

erging es mir mit der köstlich erquickenden Limonade, die aus den roten, überall in Rußland verbreiteten Moosbeeren hergestellt wird. Sie sprießen sogar im Winter unter dem Schnee aus der Erde hervor. Die erste dickbäuchige Flasche mit diesem „Chlukwannij Kwas", die auf den Tisch kam, erregte bei meinen Reisegenossen geradezu Sensation wegen des lieblichen und kühlenden Fruchtgeschmacks und der aus den Gläsern frei aufsteigenden Kohlensäure. Im Handumdrehen wurden zehn oder zwölf Flaschen davon getrunken, und als ich heute eine davon bestellen will, erklärt mir der Kellner, daß der mitgenommene Vorrat vergriffen sei. Fortan müssen wir sehen, wie wir uns dies Labsal auf den Stationen verschaffen können. Dem Kellner liegt offenbar wenig daran, es selbst einzukaufen, weil er wegen seines billigen Preises daran nur wenig verdienen kann.

23. August. Wir wachen ganz früh auf von dem unangenehmen Gefühl der Kälte, die uns durch den ganzen Körper läuft. Es ist im Zuge und draußen so kalt, wie es nur an einem frischen Herbsttag sein kann. Wir lesen auf dem Thermometer außerhalb des Fensters nur vier Grad ab, während wir im Coupé acht haben, also in jedem Fall zu wenig für unser Wohlbefinden. Wir lassen die Doppelfenster in die Höhe ziehen und verlangen zum zwanzigsten Mal, daß die Türen auf dem Gang nicht immer offen bleiben möchten. Wir verlangen dringend, daß der Zug geheizt werde, und weisen auf die Kondukteure eines anderen Zuges hin, die bereits ihre schweren Pelze angezogen haben. Wir raffen alles zusammen, was wir an warmen Sachen mitgebracht haben. Jemand rühmt sich sogar, daß er drei Inexpressibles übereinander angezogen habe. Aus dem Nebencoupé, wo der amerika-

nische General und sein holdes Töchterchen mit ihrer Toilette noch nicht fertig sind, ertönt ein Duett des Riesens, wobei der Sopran des Fräuleins sich dem Baß des alten Herrn liebevoll anschmiegt. Der Zugführer teilt uns mit, daß er nach Irkutsk telegraphiert und um die Erlaubnis gebeten habe, trotz der Vorschrift die Passagiere durch Einheizen aus ihrem erstarrten Zustande zu befreien. Nach drei Stunden trifft die Genehmigung ein, das brennende Holz knallt in den Öfen, und wir sind gerettet.

In der Nacht ist ein Passagier eingestiegen, der mit landwirtschaftlichen Maschinen handelt. Er erzählte sehr interessant von der jüngsten Streikbewegung in Odessa, der er beigewohnt habe. Zuerst hätten die Angestellten der Pferdebahn den Dienst eingestellt. Dann seien die Bäcker diesem Beispiel gefolgt. Man konnte in ganz Odessa kein Stück Brot kaufen, sondern mußte es sich selbst backen. Tausende von Arbeitern setzten sich auf die Schienen der Eisenbahn und verhinderten das Abgehen der Züge. Der Streik war genau nach deutschen Vorbildern arrangiert worden. Die Streikenden gingen in großen Trupps durch die Straßen, bewegten sich aber auf dem Fahrwege, um nicht die Passage zu versperren und der Polizei Veranlassung zum Einschreiten zu geben.

24. August. Wir erreichen den Baikalsee und fahren an dessen Ufer nach Missowaja, wo uns der kleinere Dampfer und Eisbrecher, die „Angara", erwartet. Der Kapitän ist ein gefälliger, unterrichteter Mann, der als Balte vortrefflich deutsch spricht. Er klagt über seine russischen Matrosen und meint, es sei mit ihnen unmöglich, das Schiff so sauber zu halten, wie er es verlange. Wenn er ihnen wegen ihrer Nachlässigkeit Vorwürfe macht, ant-

worten sie ihm ganz unbefangen: „Es wird ja doch wieder schmutzig.“

Das Panorama des Baikalsees hat sich in den vier Wochen seit unserer Hinfahrt vollständig verändert. Vor zwei Tagen war bereits Schnee gefallen, und die umliegenden Hütten schimmerten uns auf weiten Strecken weiß entgegen. Eine graue, allerdings vielfach nuancierte Farbe bedeckte den Himmel und den See, den wir bei der Hinfahrt so klar, leuchtend und farbig gefunden hatten. Nun war es hier bereits Herbst geworden. Je näher wir mit dem Schiff der andern Seite des Ufers kamen, desto mehr traten die schneebedeckten Bergspitzen von allen Seiten hervor.

25. August. Ein originelles Erlebnis im Speisewagen! Unser amerikanischer General läßt sich eine Büchse Kaviar öffnen, versucht den Inhalt, macht ein zufriedenes Gesicht und bietet zuerst seiner Tochter und dann mir etwas zu kosten an. Als ich abends meine Rechnung mache, finde ich einen Posten von fünfundzwanzig Kopeken und dazu in undeutlicher Schrift die Bemerkung „Pribor“, d. h. „Gedeck“. Für Serviette, Messer und Gabel sowie sonstige Zubehör bei Tisch war aber bisher niemals etwas berechnet worden, und ich drücke meine Verwunderung, daß es nun plötzlich geschehen sei, aus. Ich vermute, daß der dienstbare Geist sich einfach, und selbstverständlich nicht zu seinem Schaden, verrechnet habe. Aber er bleibt dabei, daß es mit dem Viertel Rubel auf meiner Rechnung, den ich mir nicht zu erklären weiß, wegen des Kaviars seine richtige Bewandtnis habe. Ich erwiderte darauf, daß mich ja der amerikanische General dazu eingeladen habe und dafür selbstverständlich auch bezahlen werde. Das tue nichts, erwidert mir der Kellner.

Die Büchse Kaviar sei nicht im Speisewagen, sondern auf der Station gekauft, und deshalb müsse jeder, der sich daran beteilige, seinen „Pribor" entrichten.

Ich fand diese Anschauung so wunderlich, daß ich den Zugführer um eine Aufklärung darüber bat, und dieser gab dem Kellner recht. Es sei nun einmal so in Rußland oder wenigstens im sibirischen Luxuszuge. Ich verbeugte mich hierauf vor dem Bilde des Selbstherrschers aller Reußen und des Verkehrsministers Fürsten Chilkow und legte die fünfundzwanzig Kopeken auf den Tisch. Mein armes Gehirn ist aber bis zur heutigen Stunde nicht imstande gewesen, den Sinn zu erfassen, der dieser Anschauung zugrunde liegt. Übrigens scheint unser General ein geschworener Feind der russischen Sprache zu sein. Heute, am achten Tage nach der Abfahrt von Dalny weiß er noch immer nicht, wie er sich dem Kellner verständlich machen soll, wenn er Tee haben will. „What is tea in russian?" fragt er, und von sechs Seiten tönt ihm schallend der Ruf „Tschai!" entgegen.

26. August. Der Zugführer hat in Rußland eine viel einflußreichere Stellung als in Deutschland. Er ist der Schutzengel aller Passagiere oder sollte es wenigstens sein. Bei längeren Fahrten, wie in Sibirien, gibt man ihm gleich bei Beginn der Reise das Billett zur Verwahrung und erhält darüber eine Quittung. Das ist von der Verwaltung sehr vernünftig eingerichtet, weil man auf diese Weise in der Nacht, falls ein höherer Beamter zur Kontrolle kommen sollte, nicht aus dem Schlaf geweckt zu werden braucht. Der Zugführer entscheidet in allen Fragen, die das Wohl und Wehe der Fahrgäste betreffen. Einzelne schließen mit ihm nähere Bekanntschaft

und begrüßen sich alsbald mit einem Händedruck. Er verwaltet die Bibliothek, die sich im Zug befindet, und nimmt an den Mahlzeiten im Speisewagen teil. In dem Zuge der internationalen Schlafwagengesellschaft, der von Moskau nach Irkutsk fährt, zeigte er sich von einer löblichen Zurückhaltung. In den russischen Zügen bildete sich aber ein mehr patriarchalisches Verhältnis aus, das merkwürdig absticht von dem strammen Dienst auf europäischen Bahnen. Dabei kann es in Rußland vorkommen, daß der Zugführer mit einem Kreis von näheren Bekannten gerade die besten Plätze im Speisewagen einnimmt, und die übrigen warten müssen, bis sie frei werden. Auf der Rückfahrt von Irkutsk nach Moskau ging der Zugführer mit einer Frau und einem kleinen Kind auf den Stationen gemütlich spazieren, als ob er von uns allen der fremdeste Passagier wäre.

27. August. Heute ist viel von dem Ingenieur Alexander Jugowitsch die Rede, dem die Ausführung der Bahn durch die Mandschurei anvertraut war. Er wurde in Odessa geboren, verlor frühzeitig seine Eltern und genoß seine Erziehung in London. Dann wurde er von der Rjäsan-Gesellschaft engagiert und erbaute in ihrem Auftrage eine Reihe von Eisenbahnen, bis ihm der Auftrag zuteil wurde, den Schienenstrang von der russischen Grenze durch chinesisches Gebiet bis nach Dalny zu legen. Er ist ein klar und ruhig denkender Kopf, eine bedeutende Arbeitskraft, ein Mann von gesundem Menschenverstand und beherrscht, obwohl er die Engländer nicht leiden kann, ihre Sprache vollkommen.

28. August. Die Nähe Europas macht sich wieder bemerkbar. Wir bekommen den Pariser „Figaro" vom sechzehnten, Berliner und Wiener Blätter vom achtzehnten

August auf den Stationen zu kaufen und erfahren dadurch, daß die Humbertaffäre mit der Verurteilung der Angeklagten endlich aus der Welt geschafft worden sei.

Abends begegnen wir auf einer kleinen Station wieder einem Militärzug nach der Mandschurei. In einem Wagen wird eine große Ziehharmonika gespielt, und zwar wunderschön. Wir lauschen gespannt den melancholisch hinschmelzenden Tönen. Dann folgt das allbekannte russische Tanzlied „Kamarinskaja", das die Soldaten geradezu elektrisiert. Einige beginnen im Freien zu hüpfen, und der kleine chinesische Diener des russischen Offiziers gebärdet sich wie toll, indem er auf der Plattform unseres Zuges mit Armen und Beinen um sich schlägt.

29. August. Wir vermissen sehr die liebliche Begleitung der Steinbreche in der früheren Pracht, die uns auf der Hinreise entzückte. Der Anblick dieser Blumen hat sich bereits vollständig verändert. Sie lassen ihre Blätter und Blüten traurig hängen, sehen alt und vertrocknet aus. Bald werden sie sich in eine dürre, staubige Masse verwandelt haben, die unter den Händen zerfällt.

Hingegen erfreut uns wieder der Ural mit seinem reichen Wechsel von Berg und Tal und seinen schroffen Felsen, die sich zu beiden Seiten an die Bahn heandrängen. Die Ernte verspricht ausgezeichnet zu werden. Wir fahren durch unendliche Getreidefelder, die in bester Beschaffenheit sind. Usa liegt langgestreckt auf Höhenzügen, an denen die Eisenbahn vorbeikommt. Eine Gesellschaft von Schauspielern schließt sich uns an. Der Direktor sucht mit seinem glatt rasierten Gesicht, seinem langen grauen Faltenrock und seinen hohen schwarzen Stiefeln einen möglichst würdigen Eindruck auf seine Umgebung zu machen.

30. August. Wir laufen in Samara ein. Vor der Station steht auf einem Geleise einer der hübschen, in blauer Farbe ausgeführten Aussichtswagen, die bei besonderen Gelegenheiten an die sibirischen Züge angehängt werden. Man hat in ihnen nach drei Richtungen einen freien Ausblick auf die Landschaft, die durchfahren wird. Am Ende des Waggons ist außerdem ein Leinwanddach angebracht, das man zum Schutz gegen die Sonne niederklappen kann. Wahrscheinlich wird ein hoher Beamter zur Inspektion der Strecke erwartet.

Auf dem Nebengeleise befindet sich ein Güterwagen, der in eine Kapelle umgewandelt ist. In der Mitte ist ein Sarg aufgestellt und daneben auf einer Stange ein Muttergottesbild befestigt. Ein alter weißhaariger Pope hält mit tiefer Baßstimme die Totenfeier ab. Männer und Frauen stehen im Waggon um ihn herum und stoßen laute Totenklagen aus. Sie weinen und jammern, wischen sich die Tränen aus dem Gesicht, bekreuzigen sich und werfen sich zur Erde. Dann wird der Sarg hinausgetragen und der Gottesdienst hierauf unter freiem Himmel fortgesetzt. Die Kirchensänger treten zu einem Kreise zusammen, und die mächtigen Baßstimmen vereinigen sich mit den zarten, hellen Stimmen der Kinder zu feierlich ergreifenden Bitten und Gebeten für den Verstorbenen. Aus der Stadt sind Hunderte von Frauen, Männern und Kindern herbeigeströmt, die mit entblößtem Kopf der Totenfeier beiwohnen. Während sich unser Zug in Bewegung setzt, wird der Sarg von den Trägern aufgehoben, und das Trauergefolge setzt sich nach dem Kirchhof in Bewegung.

In Batraki, wo wir wieder die Wolgabrücke überschreiten, erblicken wir eine Strecke, wo der Fluß bereits

sehr wasserarm ist und sich zwischen langgestreckten Inseln träge dahinzieht. Die Tochter des amerikanischen Generals hat beim Ordnen ihrer Garderobe ein Bündel Wäsche zusammengeschnürt und will es verschenken. Sie geht auf ein hübsches, sauber gekleidetes Mädchen zu und legt es ihr lächelnd in den Schoß. Aber das Mädchen springt erschreckt auf und will davonlaufen. Sie glaubt, daß die vornehme Dame ihr ein neugeborenes Kind in den Schoß legen wolle. Es bedarf erst langer Erklärungen, bis das Geschenk angenommen wird.

31. August. Ein erfrischender Morgen. Ankunft in Tula. Zuerst machen wir bei der Vorstadt Halt. Dann gelangen wir zu der eigentlichen Stadt, die hoch gelegen ist und mit ihren vielen Kuppeln und Türmen eine gewisse Ähnlichkeit mit Moskau aufweist. Auf dem Perron bietet ein Verkäufer auf seinem Ladentisch die in ganz Rußland berühmten Süßigkeiten, Pfefferkuchen und kandierten Früchte an. In dem Speisesaal werden neben dem Büfett die aus Stahl angefertigten Tulaarbeiten ausgelegt, und es beginnt ein eifriges Feilschen um die Messer und Gabeln, Zigarettenetuis und Waffen, die man hier zu sehen bekommt. Als ob man all diese Sachen nicht in viel größerer Auswahl und zu solideren Preisen in Moskau erhalten könnte! Wir denken an den Grafen L. N. Tolstoi, der nicht weit von hier, bei der Station Koslow auf seinem Gute Jasnaja Poljana lebt, und in den nächsten Tagen seinen fünfundsiebzigsten Geburtstag feiert. Nach seiner schweren Krankheit, die ihn zu längerem Aufenthalt in der Krim veranlaßte, hat er sich wieder erfreulich erholt, und die Zeitungen sind angefüllt mit Gesprächen, die zudringliche Interviewers mit ihm geführt haben. Wieviel falsches und abgeschmacktes Zeug gelangt auf diese Weise

über den großen Dichter, Philosophen und Menschenfreund in die Öffentlichkeit! Ich glaube nicht, daß dem Ansehen des Mannes dadurch genützt wird, den seine Angehörigen gegen dergleichen Zudringlichkeiten besser, als es bisher geschehen ist, schützen sollten.

Zwei Stunden vor Moskau fängt der Kondukteur an, mein Coupé aufzuräumen, und während er die Klappen, die das Bett herstellen, wieder umdreht, kommt zum erstenmal ein schöner, rotbrauner Samtbezug zum Vorschein, den ich während der ganzen Zeit nicht erblickt habe. Der Kondukteur zeichnete sich durch seine Trägheit und Unzuverlässigkeit aus, und es geschah ihm nur recht, daß er bei der Ankunft in Moskau entlassen werden sollte. Um so komischer war es, daß er mich vertraulich beiseite nahm und mich um eine schriftliche Bestätigung der „treuen Dienste" ersuchte, die er mir geleistet haben wollte. Wir kommen nach Zarizino mit einem von Katharina II. begonnenen Schloß, das aber unter ihrer Regierung nicht vollendet wurde, weil es mit seinen Türmen auf die Phantasie der Kaiserin den Eindruck eines von Kandelabern umstellten Sarges machte. Hierauf folgt Ljublino, ein freundlicher Villenort, der von einem Walde und den Hügeln mit einem hübschen See umgeben ist. Zur Linken erhebt sich in malerischer Lage an den Ufern der Jausa von hohen Mauern umgeben das Andronowkloster mit seinem achtzig Meter hohen Glockenturm und seinen fünf Kirchen. Das Panorama der Stadt breitet sich in prächtiger Beleuchtung vor uns aus. Während wir aus dem Coupé steigen, zeigt die Uhr des Kursk-Nowgoroder Bahnhofes genau ein Uhr zwanzig Minuten, wie es der Fahrplan verheißt.

Moskau mit dem Turm „Iwan Weliki“ (in der Mitte).

Land- und Wasserwege nach dem fernen Osten.

Wir sind wieder am Ausgangspunkt unserer Fahrt auf der sibirischen Eisenbahn nach China angelangt, und „Mütterchen Moskau" empfängt uns noch freundlicher, als die ehrwürdige Dame uns vor sieben Wochen entlassen hatte. Auf dem Nischnij-Nowgoroder Bahnhof zerstreut sich unsere Reisegesellschaft nach allen Windrichtungen. Das lange Zusammensein mit so verschiedenartigen Elementen der modernen Gesellschaft hat so viel Gemütliches und Anregendes, daß uns der Abschied von unseren Gefährten nicht so leicht wird, wie wir es anfangs glaubten. In dieser Beziehung bringt die Fahrt auf der sibirischen Bahn eine ähnliche Stimmung wie die alte Postkutsche hervor, in der man ebenfalls Zeit hatte, sich auszusprechen und kennen zu lernen, während unser heutiges Reisen im allgemeinen nur flüchtige Berührungen gestattet. Gerade in diesem Punkte berührt sich die modernste Verkehrseinrichtung in der Tat mit der ältesten, weil beide uns menschlich näher bringen und zum Austausch der Gedanken und Empfindungen ermuntern.

Im Hotel „Alpenrose" in der Sofeika, wo ich beim Antritt meiner Reise abgestiegen war, ist ein Berg von Briefen, Postkarten, Zeitungen für mich angelangt. Das

Haus ist eben erst eröffnet worden, und die Einrichtung der Zimmer steht auf der Höhe großstädtischer Ansprüche. In unmittelbarer Verbindung damit befindet sich das gleichnamige Restaurant, das als Stammkneipe der Deutschen für Moskau ungefähr dieselbe Rolle spielt wie Leinner in Petersburg.

Wer echt russisches Leben beobachten will, muß sich dagegen nach dem „Slawjanski Basar", wo in dem großen Speisesaal namentlich um die Frühstückszeit ein ungemein interessantes Leben herrscht, nach dem prächtigen, aber stockrussischen „Bolschoi Moskowskij Gostinniza" gegenüber der Iberischen Pforte oder nach der „Eremitage", diesem Paradies aller Feinschmecker und Lebemänner, begeben. Ich entschloß mich, den Ruhetag nach der Heimkehr von Sibirien in dem „Hotel National" am Ochotny Rjad neben der Twerskaja zu verleben, das ganz nach westeuropäischem Muster eingerichtet ist und von einem Ungarn geleitet wird. Dorthin hatte sich ein kleiner Rest unserer Reisegesellschaft begeben, um die bei der Fahrt empfangenen Eindrücke zum letztenmal miteinander auszutauschen.

Mich zog es unwiderstehlich zum Kreml, der im hellen Sonnenschein vor mir lag, und zu meinem alten Freunde, dem Glockenturm Iwan Weliki, der in dieser einzigen Vereinigung von Palästen, Staatsgebäuden, Klöstern, Kirchen und Denkmälern den hochragenden Mittelpunkt bildet. Aber der kurze Weg dorthin wurde mir schwer. Der Boden schien mir unter den Füßen zu dröhnen und zu schwanken wie jemandem, der nach einer langen Seereise zum erstenmal wieder festen Boden unter sich fühlt. Ebenso glaubte ich immer noch die Bewegung des sibirischen Zuges in den Gliedern zu spüren und das Ächzen der Lokomotive zu hören.

Moskau. Baſar.

Moskau. Straßenbild.

Trotzdem bestieg ich die fünf Stockwerke des „großen Johann", um das wundervolle Panorama Moskaus mit seinem Gewirr von bunten Dächern, von goldnen Kuppeln und Spitzen zu betrachten. Das „russische Rom", wie man die Stadt mit Recht genannt hat, verkörpert die gesamte Geschichte des Zarenreiches und stellt einen Auszug all der Kräfte dar, die es nach innen und außen bewegen. Mein Blick schweifte zur Erlöserkirche hinüber, vor welcher eine Kulisse an derselben Stelle errichtet war, auf der sich das Denkmal für Alexander III. erheben wird. Der Zar soll dort in sitzender Stellung mit dem Blick nach dem Kreml und zu dem Platz dargestellt werden, wo sich das Monument seines Vaters, des Zar-Befreiers Alexanders II., befindet.

Unwillkürlich verdichteten sich in mir all die wechselnden, farbenreichen Bilder und Erlebnisse, die ich während der Fahrt auf der sibirischen Bahn in mich aufgenommen hatte, zu einem einzigen, gewaltigen Eindruck, und ich suchte mir die Frage zu beantworten, welche Bedeutung der Schienenweg durch Asien in Zukunft für den Weltverkehr erlangen werde.

Im „Hotel National" wurden wir von allen Seiten zur glücklichen Vollendung der langen Reise beglückwünscht und um eine genaue Schilderung unserer Eindrücke gebeten. Das war keine leichte Aufgabe und konnte nur mit verhältnismäßig wenig Worten geschehen, die aber den Neugierigen genügen mußten. Den Abend brachte ich im Theater Korsch zu, wo gerade die erste Aufführung des neuen Stückes von Oktave Mirbeau „Les affaires sont les affaires" in russischer Sprache stattfand. Ich hatte das interessante Werk im April desselben Jahres bei der Premiere im Théâtre français in Paris kennen

gelernt und die erregte Stimmung des Publikums noch in lebhafter Erinnerung, das bei dem Streit zwischen dem sozialistischen Großkaufmann und dem verschuldeten Marquis wie in einem Parlament bald für die eine bald für die andere politische Richtung heftig Partei ergriff. In Moskau war von dieser unmittelbaren Anteilnahme an der Handlung, die so geschickt aus der Flut des Pariser Lebens geschöpft ist, wenig zu spüren. Man sah in dem Ganzen nur eine gewöhnliche Familiengeschichte, ohne die scharfe Würze der Satire auf die Macht des Geldes und die sozialen Ideen, den Parlamentarismus und die Presse herauszuschmecken.

Daß es auch in Moskau schneidige Berichterstatter gibt, erfuhr ich am nächsten Morgen. Ich war wieder nach dem Kreml gegangen, um eine der vielen Sammlungen zu besuchen, als ich von dem diensttuenden Aufseher erfuhr, daß sie wegen der Ferien noch geschlossen sei. Ich stellte mich, um trotzdem die Erlaubnis zur Besichtigung zu erlangen, dem Chef der dortigen Polizei vor und war nicht wenig erstaunt, als er seine Freude darüber äußerte, daß mir die Reise durch Sibirien so gut bekommen sei. Die „Nowosti Dnja", eine flink bediente Zeitung, hatte den Bewohnern Moskaus in einer sehr freundlich abgefaßten Notiz von meiner Rückkehr aus Asien auf dem neuen Schienenwege Mitteilung gemacht.

Ein wahres Glück, daß von mir an jedem Tag Aufzeichnungen gemacht waren, denn ich hatte so viel erlebt, daß selbst ein gutes Gedächtnis kaum imstande war, zu unterscheiden, wo und wann die interessanten Einzelheiten sich abgespielt hatten. Unwillkürlich mußte ich Vergleiche anstellen zwischen der umständlichen Art, wie man früher nach Sibirien reiste, und der jetzigen Ein-

richtung, durch Asien bis an den Stillen Ozean zu fahren. Vor wenigen Jahrzehnten lag darin noch eine Expedition voll Gefahren und Schrecknissen, vor einem Dezennium war diese Reise immer noch eine ernste Strapaze, und jetzt ist sie eigentlich nur eine längere Vergnügungsfahrt zu nennen.

Alexander von Humboldts asiatische Reise dauerte z. B. von Mitte April bis Ende Dezember 1829. Schon im Sommer 1827 war der berühmte Gelehrte von dem russischen Staatsminister Graf Cancrin eingeladen worden, sich über das im Ural gewonnene Platin, seine Verwendbarkeit zu Geldmünzen und das Verhältnis seines Wertes zu Gold und Silber zu äußern. Es war ihm jedoch vollkommen freigestellt, sich für seine Reise auch andere Ziele und Zwecke zu wählen. In seiner Begleitung befanden sich die beiden Naturforscher Gustav Rose und Ehrenberg, jener als Mineraloge und Führer des Reisetagebuches, dieser als Botaniker und Zoologe.

Humboldt begab sich zunächst von Berlin über Königsberg und Memel nach Petersburg und Moskau, wo ihm wahrhaft fürstliche Ehren erwiesen wurden. Ein russischer Bergbeamter diente ihm als ständiger Begleiter, und ein Kurier reiste ihm voraus, der für seinen zweckmäßigen und würdigen Empfang überall die nötigen Vorbereitungen traf. Die ganze Expedition war so großartig ausgerüstet, wie sie vorher noch keinem Reisenden nach dem Innern Asiens zuteil geworden war. Nischnij-Nowgorod, Kasan und Perm bildeten die ersten Stationen. Dann wurde der Ural überschritten und Jekaterinenburg erreicht, wo sich ein Mittelpunkt für die dortige Metallproduktion befindet. Humboldt stellte in Newiansk und Nischnij-Tagilsk eingehende Untersuchungen über das Vor-

kommen von Platin und Diamanten an, um dann in das Innere von Sibirien vorzudringen.

Bei seinem Aufenthalt in Tobolsk befand er sich nicht weit von der Strecke, welche die sibirische Bahn heute einschlägt, und erreichte diese unmittelbar bei der Stadt Kainsk am Flusse Om. Die Nachricht, daß auf der Straße nach Tomsk die sibirische Pest ausgebrochen sei, mußte ihn verhindern, bis zu diesem Ziel vorzudringen. Er stattete dafür der Bergwerkstadt Barnaul am Ufer des Ob einen Besuch ab. Anfang August wendete sich Humboldt dem Altaigebirge zu, wo der Klowansee mit seinen seltsam geformten, aus einzelnen Platten zusammengesetzten Granitfelsen und der Felsrücken des Schlangenbergs mit seinen reichen Erzlagern den östlichsten Punkt seiner Reise bildeten. Dann gelangte er nach Omsk, also wieder zu einem Punkt des jetzigen sibirischen Schienenweges, entfernte sich aber von ihm in südlicher Richtung nach Orenburg, um hierauf über Sarepta nach Astrachan und damit in die Nähe der Wolgamündung ins kaspische Meer zu gelangen. Von dort fuhr er wieder nach Moskau und in die Heimat zurück.

Und wie umständlich und langwierig war noch im Jahre 1891 die Reise des damaligen Thronfolgers, des jetzigen Kaisers von Rußland durch Sibirien, obwohl doch alles, was nur irgend in Menschenkräften lag, aufgeboten war, diese Fahrt zu beschleunigen und nach Möglichkeit angenehm zu gestalten. Der jugendliche Großfürst sollte im Hinblick auf sein schweres und verantwortungsvolles Amt, das ihn als Selbstherrscher über ein ungeheures Ländergebiet viel früher, als man denken konnte, erwartete, eine Studienreise um die ganze Erde antreten, seinen Geist mit unvergleichlichen Eindrücken des Völker- und

Naturlebens an den ältesten Kulturstätten sättigen und seinen Blick für die Beobachtung fremder Individualitäten schärfen.

Die Wundergebiete Griechenlands und Ägyptens, Vorder- und Hinterindiens waren an seinen Blicken vorübergezogen. Japan hatte alle Schätze vor ihm ausgebreitet, und es war bereits beschlossene Sache, einen Abstecher nach China zu unternehmen und dann die Heimreise über Amerika anzutreten. Da ereignete sich auf japanischem Boden, in Otsu, das bekannte unglückselige Attentat, bei welchem ein von fanatischem Haß auf die Fremden erfüllter Japaner zu einem Schlage gegen den Großfürsten ausholte und ihn nicht unbedenklich verwundete.

Unter dem Eindruck dieses Verbrechens beschloß der hohe Reisende auf Wunsch seines Vaters, des Kaisers Alexander III., die Rückreise durch Sibirien anzutreten. Der russische Dampfer „Pamjat Asowa" führte ihn durch das japanische Meer nach Wladiwostok, wo die Truppen längs der Hauptstraße, der Swetlanskaja, in Spalier aufgestellt waren und ihn mit freudigem Hurra begrüßten. Am 29. Mai wohnte der Thronfolger der Enthüllung des Denkmals bei, das dem Admiral Newelski errichtet wurde, und legte tags darauf den Grundstock zu dem Trockendock, das in der Stadt angelegt wurde. Am 31. Mai erfolgte dann der erste Spatenstich zu der großen sibirischen Bahn. Der Großfürst verlas bei der Festtafel, die sich hieran schloß, das Reskript seines kaiserlichen Vaters, das sich auf die Ausführung der ersten Strecke des Schienenwegs, die Ussuribahn, bezog. Am 1. Juni verließ er das Geschwader und trat seine Reise nach dem Westen, durch die weiten Strecken Sibiriens an als Ver-

künder des gewaltigen Unternehmens, das mit überraschender Schnelligkeit zur Ausführung kommen sollte.

Wir besitzen über diese Reise ein ausführliches Reisewerk aus der Feder des Fürsten Uchtomski, den wir bereits im Anfang unseres Werkes erwähnt und charakterisiert haben. Ihm war die Aufgabe zugefallen, die Eindrücke dieser Weltfahrt von Tag zu Tag festzuhalten und ein Werk herauszugeben, das für die weiten Kreise des gebildeten Publikums auf Verständnis und Interesse rechnen konnte. Ein namhafter Landschaftsmaler, Karasin, hatte die Aufgabe, die Schilderungen durch seine Zeichnungen und Bilder zu beleben und zu ergänzen. Auf diese Weise entstand ein Prachtwerk, das bei seinem Erscheinen nicht nur in Rußland Aufsehen erregte, sondern alsbald auch in deutscher, französischer und englischer Übersetzung vorlag und sich damit einen ausgedehnten Leserkreis gewann.

„Orientreise Seiner Majestät des Kaisers von Rußland, Nikolaus II., als Großfürst-Thronfolger 1890—91. Aus dem Russischen übersetzt von Dr. Hermann Brunnhofer" lautet der Titel der deutschen Ausgabe, die im Jahre 1899 bei F. A. Brockhaus in Leipzig erschien. Der Verfasser ist seiner Aufgabe in jeder Beziehung gerecht geworden. Seiner schwungvollen, bilderreichen Sprache merkt man es bei jedem Satz an, wie sehr er sich mit den großartigen Eindrücken dieser Reise erfüllt hat. Er zeigt sich aber auch als selbständig denkender Kopf, der sich mit der Geschichte und der Natur der betreffenden Länder genau vertraut gemacht hat und die politische Rolle Asiens mit Schärfe erfaßt. Er berichtet genau von dem Wege, den der fürstliche Reisende durch Sibirien eingeschlagen hat. Zuerst unternahm der russische Thronfolger eine Fahrt von 120 Kilometern zu dem Ort Nikols-

koje, von wo er nach dem Hankasee fuhr und die Reise dann auf einem Dampfer fortsetzte. Den Sungatschi hinauf ging es zum Ussuri und Amur nach Chabarowsk, wo das Denkmal für den Grafen Murawiew-Amurski bewundert wurde, dessen unermüdlicher Tätigkeit Ostasien in seiner jüngsten Entwicklung so viel zu danken hat.

Es folgte die Reise auf dem Amur bis nach Blagowjeschtschensk. „Im allgemeinen," äußert sich Fürst Uchtomski in seinem Werke, „können die Ufer des Amur von Blagowjeschtschensk an stromaufwärts schön genannt werden. Aber diese Schönheit ist, wie überhaupt der ganze Amur, bei aller Mannigfaltigkeit zu eintönig; auf der ungeheuren Strecke läßt schließlich das Auge bei der ewigen Wiederkehr des gleichen Bildes den Blick hoffnungslos und ermüdet sinken. Von den Schönheiten, die zu sehen sind, prägen sich wenige dem Gedächtnis ein. Tote Taiga, einförmiger Urwald . . . das ist alles, was man im großen und ganzen vom Amur überhaupt sagen kann."

Am 22. Juni wurde die Grenze der Provinz Transbaikalien, am 25. Juni Sfretensk erreicht, wo nach dem Verlassen des Flußgebiets der Schilka gegenwärtig die nach dem Baikalsee führende Bahn ihren Anfang nimmt. Man hatte den Plan gefaßt, die Reise nach Nertschinsk zu Lande fortzusetzen, aber das Wasser stand so hoch, daß es möglich war, auf dem Dampfer zu bleiben und die Stadt am nächsten Morgen zu erreichen. Von hier ab mußte man sich aber des Reisewagens bedienen. Die Burjäten durften sich dem Thronfolger vorstellen und ihm die geschickte Art zeigen, in welcher sie wilde Pferde einzufangen und zu zähmen wissen. Einmal wurde unter

einem Mongolenzelt übernachtet, das mit einem seidenen Bett und einer Art Thron versehen war.

In Tschita und in dem buddhistischen Kloster Azagat fand ein feierlicher Empfang der hohen Gäste statt. Am 5. Juli kam der Großfürst-Thronfolger in Irkutsk an, am 7. Juli erreichte er Krassnojarsk, wo eine Industrie- und Landwirtschaftsausstellung stattfand. Am 17. Juli war die Expedition in Tomsk angelangt, wo der Großfürst den Dampfer „Nikolai" bestieg, um die Heimreise fortzusetzen. Das Schiff folgte dem Lauf des Ob mit seinen oft düstern, aber wegen der Breite des Stroms auch imponierenden Ufern und traf am 22. Juli in Tobolsk ein, wo in der Kathedrale eine Begrüßung durch den Bischof und die gesamte Geistlichkeit stattfand. Am vierten Tag darauf langte der Dampfer in Omsk an. Ein Weg von mindestens 1200 Kilometern führte von hier nach Orenburg, an die Grenze von Europa und Asien, wo man am 7. August anlangte. Hier war endlich nach vielen Strapazen der Anschluß an das Eisenbahnnetz gefunden, das den Großfürsten nach einem kleinen Abstecher in das Gebiet der Uralkosaken über Moskau wieder nach Petersburg zurückbrachte.

Mehr als zwei Monate und einen halben dauerte diese sibirische Reise, die unter so vorteilhaften Bedingungen ausgeführt wurde, wie sie für keinen andern Sterblichen geschaffen werden konnten. Abgesehen von den vielen Empfängen und Festlichkeiten, die veranstaltet wurden, übten namentlich die Reisen im Wagen einen sehr ermüdenden Eindruck auf alle Teilnehmer aus. Man muß sich erinnern, daß diese Reise des Großfürsten-Thronfolgers erst zwölf Jahre vor dem vollständigen Ausbau der sibirischen Eisenbahn stattfand, um sich zu vergegen-

wärtigen, mit welcher Schnelligkeit das erstaunliche Werk vollendet wurde.

Unwillkürlich drängt sich die Frage auf, welchen Einfluß die sibirische Bahn in Zukunft auf den Dampferverkehr nach Ostasien ausüben werde. Nachdem ein so viel kürzerer Weg durch das europäische Rußland und Sibirien, nach China und Japan geschaffen ist, müssen sich gewisse Veränderungen für die Schiffahrt nach dem fernen Osten mit Notwendigkeit ergeben. Es ist aber äußerst schwer, schon jetzt eine bestimmte Meinung darüber auszusprechen, wie sie sich in Zukunft gestalten werden. Den beiden Instanzen, die an der Bevorzugung des Schienenwegs oder der Dampferfahrt ein praktisches Interesse haben, kann man es kaum verdenken, wenn sie die Vorzüge ihres Verkehrswegs auf Kosten des andern möglichst hell beleuchten. Dabei machen sich Voreingenommenheiten und Übertreibungen geltend, die man vorsichtig vermeiden muß, wenn man zu einem Ergebnis kommen will, das mit der zukünftigen Gestaltung der Dinge wenigstens in großen Zügen übereinstimmt.

Der Verkehr zwischen den Häfen Europas und Ostasiens führt gegenwärtig durch den Suezkanal und das Indische Meer nach den Häfen des Stillen Ozeans. Die Fahrten werden, wenn man kleinere Schiffahrtsgesellschaften unberücksichtigt läßt, vom Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika-Linie, für Österreich vom Österreichischen Lloyd, für England von der Peninsular Company und für Frankreich von der Messageries maritimes ausgeführt. Dabei ist Rußland für den Schiffsverkehr mit Ostasien auf die Linie über Odessa angewiesen.

Fährt man mit den Schiffen unserer beiden großen Reedereien von Bremen oder Hamburg ab, so erreicht

man Schanghai auf dem Wasserwege in achtundvierzig Tagen. Diese Zeitdauer kann man allerdings um zwölf Tage verkürzen, wenn man die Reise von Berlin nach Neapel mit der Eisenbahn macht, wozu zwei Tage erforderlich sind, und erst hier das Schiff besteigt. Die englischen Dampfer, die von London ausgehen, brauchen bis zur Mündung des Yangtsekiang einundvierzig, die französischen, die ihre Reise in Marseille beginnen, achtunddreißig Tage, die österreichischen, die von Triest auslaufen, ungefähr ebensoviel Zeit. Auf den deutschen Dampfern kostet die Fahrt nach Schanghai von Bremen oder Hamburg in erster Kajüte 1660 Mark, in zweiter 950 Mark, von Neapel in erster Kajüte 1540 Mark, in zweiter 840 Mark.

Dem gegenüber führt die Berechnung einer Reise auf der sibirischen Bahn nach Dalny und der Benutzung der neuen russischen Dampfer „Mongolia" und „Mandschuria" nach Schanghai allerdings zu überraschenden Ergebnissen. Von Berlin fährt man nach Moskau in zwei, von Moskau mit dem Luxuszug nach Dalny in vierzehn und von dort nach Schanghai in zwei, also im ganzen in achtzehn Tagen. Das ist weniger als die Hälfte der Zeit, die man braucht, um mit dem Schiff zu demselben Ziele zu gelangen. Der Preis dafür würde für die erste Klasse auf der Eisenbahn und die erste Kajüte auf dem Schiff zusammen gegen 700 Mark betragen.

Hierbei darf man allerdings nicht übersehen, daß in den Preis für die Schiffsreisen mit Ausnahme von Wein, Bier und Likören, die volle Verpflegung einbegriffen ist, die ungefähr den Leistungen eines ersten Hotels in einer europäischen Hauptstadt entspricht, während auf der Eisenbahn für Speisen und Getränke der Betrag von den

Passagieren zu entrichten ist. In dieser Beziehung kann man sich natürlich sehr verschiedenartig einrichten. Wer alle Mahlzeiten im Speisewagen, dem internationalen oder dem russischen, einnimmt, wird, wenn er Zunge und Kehle auf keine besondere Weise kitzeln will und sich mäßig verhält, vielleicht mit fünf bis sechs Rubel auskommen. Nimmt er dagegen die Mahlzeiten auf den Stationen ein und versieht sich für die Weiterreise mit etwas Mundvorrat, so gibt er natürlich dementsprechend weniger aus. In jedem Fall braucht er für die ganze Reise höchstens die Hälfte von dem anzuwenden, was ihm auf dem Schiff an Kosten erwachsen. Wir sprechen hierbei immer nur von den schnellsten Verbindungen zu Wasser und zu Land, da eine Berechnung der Preise für die zweite Kajüte und die Postzüge der sibirischen Bahn zu weit führen würde.

Abgesehen von dem Preis- und Zeitunterschied, der durch die sibirische Bahn für die Reise nach Ostasien hervorgerufen wird, ist das gewaltige Unternehmen für die ganze Welt mit einem Schimmer von Romantik umgeben, dem sich niemand entziehen kann. Jeder, der die Reiselust in seinen Gliedern prickeln fühlt, sich bei einer größeren Fahrt von dem Hergebrachten lossagen und einen ganz neuen Verkehrsweg unter verhältnismäßig geringen Strapazen kennen lernen will, spitzt fortan die Ohren, wenn von der luxuriösen Einrichtung der russischen Züge und der wunderbaren Art erzählt wird, wie sie aus dem Herzen Rußlands durch den größten Kontinent des Erdballs hindurchgleiten, wie sie jeden Tag ein anderes Bild entrollen und endlich am Ufer des Stillen Ozeans Halt machen. Die nebelhaften Vorstellungen, in welche das nördliche Asien und China für die meisten Gebildeten bisher ein-

gehüllt waren, beginnen sich allmählich zu entwirren und bestimmten Vorstellungen und Urteilen Platz zu machen.

Das drückt sich in unbestreitbarer Weise durch die Steigerung aus, die der Verkehr auf der bisher eröffneten Strecke erfahren hat und der sich nach der Eröffnung der Mandschureibahn in noch erhöhtem Maße bemerkbar machen wird. Gegenwärtig laufen nach jeder Richtung täglich zehn Züge, und so sehr man auch darauf bedacht nimmt, die Ausweichestellen zu vermehren, dürfte es vorläufig im Interesse der Sicherheit kaum möglich sein, noch weitere für den regelmäßigen Verkehr einzulegen. Es wäre durchaus denkbar, daß schon binnen kurzer Zeit mehr Passagiere die Eisenbahn durch Sibirien benutzen wollen, als mit den Luxus- und Postzügen befördert werden können. Diesem Übelstand könnte nur durch den Ausbau eines zweiten Gleises abgeholfen werden. Ab und zu tauchen in der russischen Presse auch bestimmte Wünsche dieser Art auf. Aber für die nächste Zeit ist schwerlich daran zu denken, daß sie in Erfüllung gehen werden.

Die Beseitigung der Mängel, die sich auf der ungeheuren Strecke bemerkbar gemacht haben, sowie die bis aufs äußerste getriebenen Kraftleistungen beim Ausbau der mandschurischen Bahn legen der russischen Regierung in bezug auf eine noch weitergehende Belastung die größte Vorsicht auf. Der Anlage eines zweiten Gleises stehen ferner die Konstruktionen der Brücken über die großen sibirischen Ströme als ein schwer zu beseitigendes Hindernis entgegen, denn sie sind ebenfalls sämtlich nur auf den eingleisigen Betrieb berechnet, und ihr Umbau würde unendliche Mühen und Kosten verursachen. Es ist nicht ausgeschlossen, daß die Frachten, wenn die Güterzüge sich immer mehr häufen und Verkehrsstockungen hinzukommen,

unterwegs liegen bleiben und die Zeitersparnis trügerisch machen, die man bei der Benutzung des Landweges erreichen wollte. Außerdem ist der Gütertransport auf der Eisenbahn selbstverständlich unvergleichlich teurer als auf den Schiffen, so daß die Dampfer, namentlich für solche Waren, bei deren Ablieferung es nicht so sehr auf Schnelligkeit ankommt, von den Handelshäusern auch in Zukunft bevorzugt werden dürften.

Vergleichen wir einmal beide Verkehrswege nach dem Osten in ihren Licht- und Schattenseiten, um zu erkennen, welcher Entwicklung das Reisen auf ihnen in Zukunft entgegensehen kann.

Es gibt keine angenehmere Art des Reisens als eine längere Seefahrt bei strahlendem Sonnenlicht und mäßig bewegtem Wellengang, namentlich auf unsern schönen deutschen Schiffen, die an Zuverlässigkeit ihrer Führer, tüchtiger Schulung der Mannschaften, Eleganz und Sauberkeit aller Einrichtungen, sowie in bezug auf die Leistungen von Küche und Keller unübertroffen dastehen. Eine solche Fahrt auf hoher See kann zur schönsten Badereise werden, die sich denken läßt, und uns von allen kleinlichen Sorgen, wie wir sie in unserer Berufstätigkeit auf dem festen Lande oft nur zu sehr empfinden, auf Wochen befreien, uns körperlich und seelisch zu neuen, verjüngten Menschen machen.

Vom frühen Morgen bis in die späte Nacht erfreut uns das Leben und Treiben auf dem Schiff mit dem Kreise persönlicher Beziehungen, der sich täglich erweitert, und den an Abwechslung so reichen Beobachtungen, die wir auf dem Meere machen. Je länger eine solche Fahrt dauert, desto erquickender kann sie auf unsern Gemütszustand wirken. Wie oft hat uns eine wirkliche Schwermut

erfaßt, wenn wir das „schwimmende Hotel", zu dem wir allmählich ein wohltuendes, persönliches Verhältnis gewannen, das uns mit allem Drum und Dran als Eigentum zu gehören schien, wieder verlassen mußten! Darum wird eine Seefahrt auch auf dem weiten Wege zum Stillen Ozean immer viel Verführerisches haben, und wer sie unter erfreulichen Umständen mitgemacht hat, braucht die andern nicht zu beneiden, die sich zwei Wochen lang in der Enge ihres Eisenbahncoupés herumdrücken und von dem unaufhörlichen Rollen der Räder, oft bei Staub und Hitze, in den Schlaf singen lassen mußten.

Es gibt unter Umständen aber auch nichts Öderes und Trostloseres als eine Seefahrt, wenn der Meergott sich gegen uns verschworen hat, mit seinen Stürmen unser Schiff verfolgt, und die Wellen in wildem Aufruhr über Bord schlagen läßt, so daß auf dem Deck alles von den Fluten überschwemmt wird. Da wollen uns weder Trank noch Speise schmecken, und wir suchen den engen Raum unserer Kajüte auf, um, ein Bild des Jammers, dem Neptun mitleiderregende Opfer zu bringen. Alles schwankt, bebt und kracht zu unsern Füßen, der Wille zum Leben ist fast gänzlich verschwunden, und wir fragen uns, weshalb mit dem völligen Erlöschen des schwachen Fünkchens, das noch in uns glimmt, nicht aller Qual ein Ende gemacht wird. In solchen Augenblicken wird der Reisende zur See, der eine wochenlange, ihm endlos scheinende Fahrt auf dem unermeßlichen Ozean vor sich hat, mit Neid an den Passagier denken, der dasselbe Ziel in so viel kürzerer Zeit erreichen kann und vor dergleichen elementaren Ereignissen, wie sie das Schiff bedrohen, ein für allemal geschützt bleibt.

So haben beide Verkehrsarten ihre Licht- und

Schattenseiten je nach dem Zweck, den man dabei verfolgt, und den Umständen, von denen die Fahrt begleitet ist. Aus den Gründen, die wir hier angeführt haben, braucht man daher keineswegs zu dem Schluß zu gelangen, daß die sibirische Bahn dem Dampferverkehr nach dem fernen Osten bedenklichen Abbruch tun werde. Das darf man schon deshalb bezweifeln, weil Vorder- und Hinterindien, endlich Hongkong, das als Hafen für Kanton zwischen dem Land- und Seewege etwa auf der Mitte liegt, in jedem Fall den Dampfern verbleiben. Man wird vielmehr annehmen müssen, daß beide Verkehrswege sich ergänzen und, anstatt sich durch den etwaigen Wettbewerb zu schädigen, nur eine Steigerung der allgemeinen Reiselust zur Folge haben werden. Für längere Zeit dürfte das östliche Asien einen der interessantesten Teile unsers Erdballs bilden und die Gedanken und Hoffnungen, Sorgen und Wünsche Europas immer lebhafter beschäftigen.

Die sibirische Eisenbahn im Frieden.

Der Bau der sibirischen Bahn bedeutet nicht nur eine Errungenschaft für den Weltverkehr von außerordentlicher Tragweite, sondern auch den Beginn einer neuen Epoche für die Erforschung des gesamten Ländergebiets im nördlichen Asien, das zu Rußland gehört und fast anderthalbmal größer als Europa, fünfundzwanzig Mal größer als Deutschland ist. Von der Zeit an, als die ersten Kosakenscharen vom Westen über den Ural drangen, ist Sibirien von Kaufleuten und Unternehmern aller Art, von Offizieren, Beamten und Ingenieuren, von Reisenden, die durch die Idee des Neuen und Abenteuerlichen angezogen wurden, sowie von gelehrten Männern, welche die Ergebnisse ihrer Studien der Welt mitteilen wollten, nach den verschiedensten Richtungen durchzogen worden. Aber erst zu Anfang der neunziger Jahre, als man mit der Schienenlegung bei der Ussuribahn im äußersten Osten begann, entwickelte sich ein bestimmtes System, nach dem man an die Untersuchung des Bodens für die Zwecke der Landwirtschaft und des Bergbaues, die Erforschung des Klimas unter den verschiedenen Breitegraden und der mächtigen Stromgebiete ging, deren genaue Kenntnis damals noch manches zu wünschen ließ. Erst durch die Anlage der neuen Verkehrsstraße wurde

man gezwungen, genaue Vermessungen vorzunehmen und in das Innere der Urwälder einzudringen sowie sich eine zuverlässige Kenntnis des Landes und seiner Bevölkerung zu verschaffen.

Bereits in der ersten Hälfte der vierziger Jahre hatte A. Th. v. Middendorf eine „Reise nach dem äußersten Norden und Osten von Sibirien" unternommen und sie in einem umfangreichen Werke geschildert, das mit seiner schwungvollen und bilderreichen Sprache lebhaftes Interesse für seinen Gegenstand zu erwecken wußte. Jetzt mußte es darauf ankommen, die Summe dessen zu ziehen, was man von Sibirien überhaupt wußte, denn die Bahn begann die Aufmerksamkeit der gebildeten Welt auf das ganze Land zu lenken.

Im Sommer 1900 erschien, zunächst in russischer Sprache, ein großes, inhaltreiches und reich illustriertes Werk, das sich als „Führer auf der großen, sibirischen Bahn" zu erkennen gab und im Auftrage des russischen Verkehrsministeriums von zwei dazu in hohem Maße befähigten Männern, A. J. Dimitriew und dem Ingenieur A. F. Zdziarsky, verfaßt war. Es bildete einen schweren Lexikonband von sechshundert Seiten und war mit mehreren hundert Bildern von den Städten und Dörfern Sibiriens, den Flüssen, Landschaften und Volkstypen aus den verschiedensten Gegenden, sämtlichen Einrichtungen der Bahn vom ersten Behauen des Bodens und Legen der Schwellen bis zum fertigen Eisenbahnzuge in allen seinen Teilen versehen. Von den Porträts, die das genannte Werk enthält, sind zunächst die des verstorbenen und des jetzt regierenden Zaren vorzüglich getroffen. Ihnen reihen sich Vollbilder all der Persönlichkeiten an, die, wie der Verkehrsminister Fürst Chilkow und der Finanzminister

Witte, für das Entstehen der „Magistrale" von ausschlaggebender Bedeutung waren. Das Buch kann gewissermaßen als eine Enzyklopädie von Sibirien gelten. Die Geschichte des Landes, seine klimatischen und geographischen Verhältnisse, die Erzeugnisse des Bodens, die Charakteristik der eingeborenen und der aus dem europäischen Rußland eingewanderten Bevölkerung bilden besondere Kapitel. Mit großer Genauigkeit sind drei Eisenbahnkarten ausgeführt, welche die drei Strecken von Samara nach Tscheljabinsk, von Tscheljabinsk bis Irkutsk und von Irkutsk nach Wladiwostok und Dalny veranschaulichen.

Das Werk will aber auch zugleich Bädeker und Kursbuch für die sibirische Bahn sein. Alle Stationen werden der Reihe nach aufgeführt, die Städte und Haltestellen nach fünf verschiedenen Rangstufen genau geschildert. Wir erfahren, welche Sehenswürdigkeiten, Hotels und Restaurationen es an den einzelnen Orten gibt, zu welchen Preisen wir wohnen und speisen können. Die Fahrpläne geben sowohl bei den Schnellzügen wie bei den Personenzügen die Preise für die Billets sowie die Zeiten für die Ankunft und Abfahrt genau an. Bald nach seinem Erscheinen erschien dieser Führer auch in deutscher, englischer und französischer Sprache. Das Buch will eine möglichst unbefangene, an Tatsachen reiche Schilderung Sibiriens und der sibirischen Bahn geben. Es ist keineswegs schönrederisch geschrieben, und seine Angaben halten sich, wie ich mich überzeugen konnte, durchweg an das Tatsächliche.

Es enthält allerdings wegen seines offiziellen Ursprungs keine Kritik der Mängel, die dem Unternehmen zunächst noch anhaften. Es ist überhaupt mit einer so vorsichtigen Unpersönlichkeit geschrieben, daß man ihm

den Vorwurf der Trockenheit nicht ersparen kann. Daß die Schienen auf der west- und mittelsibirischen Strecke ein zu schwaches Profil erhalten haben und beinahe dem Charakter unserer Kleinbahnen entsprechen, daß die Eingleisigkeit der Linie vor allem wegen der Brücken ein großer technischer Fehler war, wird man infolgedessen aus dem Buch ebensowenig erfahren, wie darin von den Störungen im technischen Betrieb die Rede ist. Aber wer eine eingehende, tatsächliche Belehrung über das fesselnde Thema in einer allgemein verständlichen Darstellung sucht, wird sie in diesem Werk finden.

Die sibirische Bahn hat die Kolonisierung des mächtigen Ländergebietes in ungeahnter Weise beschleunigt und ihr zahllose Kräfte zur Nutzbarmachung des Bodens zugeführt. Die Ausnützung der Schätze, die in ihm enthalten sind, wird jedoch in einem vollen Drittel des Landes, vor allem in der Polargegend, zur Unmöglichkeit. In diesem Gebiet decken sich die schauerlichen Vorstellungen, die wir mit sibirischer Kälte verbinden, allerdings mit der Wirklichkeit. Die heftigen, kalten Winde, die vom Nördlichen Eismeer über die Ebene wehen, drücken die Temperatur dermaßen herab, daß jede Spur von Vegetation dadurch vernichtet wird.

Middendorf erzählt, wie das Quecksilber dort zu festem Metall erstarrt, das Holz so hart wie Eisen wird und Beile wie Glas springen, wie die Bäume des Urwalds mit einem Knall, als ob ein Schuß aus einem Gewehr abgefeuert würde, platzen und die fest gefrorne Eisdecke mit so heftigem Dröhnen zerreißt, als ob eine Batterie Kanonen abfeure. Die Schneestürme machen den Aufenthalt im Freien wochenlang unmöglich. Der kälteste Ort nicht nur Sibiriens, sondern der ganzen bewohnten

Erde ist Werchojansk, wo der Durchschnitt der Jahrestemperatur siebzehn Grad unter Null und die mittlere Januar-Temperatur — 53 Grad C. beträgt. Aber auch die weit südlicher gelegenen Ortschaften und Städte weisen ein weit rauheres Klima auf als die europäischen, die unter demselben Breitegrade liegen. Hingegen ist der Sommer wieder wärmer als bei uns, und dasselbe Werchojansk, an das wir nicht denken können, ohne zu frösteln, bringt es im Juli auf eine Durchschnittstemperatur von fünfzehn Grad Wärme, bei denen die Erde aber nur in geringer Tiefe auftaut.

Was dagegen die von großen Strömen durchzogenen Steppen und Waldgebiete des westlichen und mittleren Sibiriens betrifft, so sind sie reich an schwarzer Erde und für den Ackerbau in jeder Beziehung geeignet. In diese Gegend lockt die sibirische Bahn die Bevölkerung des europäischen Rußlands, die einen jungfräulichen Boden bearbeiten will, mit unwiderstehlicher Gewalt. Eine ebenso große Anziehungskraft übt das Altaigebirge, ein Hochland, von dessen Ausdehnung wir uns eine Vorstellung machen können, wenn wir hören, daß es zehnmal so umfangreich wie die Schweiz sei. „Hat man die Ackerbauzone Westsibiriens," sagt Wiedenfeld,*) „als die Kornkammer des ganzen Landes bezeichnet, so wird man das Altaigebiet seine Fabrik nennen dürfen; hier befindet sich der Mittelpunkt der — bisher freilich nur geringen — gewerblichen Tätigkeit Sibiriens, wie anderseits das ganze Leben dieser Bezirke auf den Mineralreichtum des Bodens sich gründet."

*) A. a. O. S. 71. Vergl. daneben „Sibirien und die große sibirische Eisenbahn" von Krahmer. Kgl. preuß. Generalmajor z. D. Leipzig. Verlag von Zuckschwerdt & Co. 1900.

Stellt Westsibirien eine Ebene dar, die sich nur wenig über dem Meeresspiegel erhebt und vor unendlich langer Zeit selbst ein Meer gebildet haben muß, so wird der östliche Teil von Sibirien durch gebirgiges Terrain von bedeutender Höhe und Ausdehnung charakterisiert. Aus dem Saganskischen Rücken, der mit seinen schneebedeckten Gipfeln bis zu einer Höhe von fast 3500 Metern in die Wolken emporragt, strömt der Jenissei hervor, um sich später zu einem der mächtigsten Ströme der Erde zu entwickeln. Dieser Bergrücken findet seine Fortsetzung in dem Baikalgebirge, dem die Lena entspringt, und nordöstlich zieht sich auf einer Strecke von 3200 Kilometern der niedrige Höhenzug des Jablonowygebirges hin. Der Gehalt an Mineralien ist in allen diesen Gebirgen sehr groß. Man findet in ihnen Silber, Kupfer, Blei, Eisen, Graphit und vor allem Gold. Wieder ganz anders gestaltet ist das Amurgebiet. „Es ist", wie Krahmer sagt, „gleichsam eine einzige, große Hochfläche, die von Westen her nach dem Stillen Ozean abfällt, im Norden von der Gebirgskette des Jablonowyrücken und im Süden von dem sich innerhalb Chinas ausbreitenden Chingan begrenzt wird."

Die Eisenbahn bringt mit ihrer langen Reihe von Wagen Passagiere aller Art ins Land. Durchreisende, die vom Westen Europas oder von Amerika, Japan und China kommen, begegnen sich mit russischen Staatsmännern, hohe und niedere Verwaltungsbeamte mit Unternehmern, die überraschende Pläne ausführen wollen, Kaufleute, die für ihre Waren ein neues Absatzgebiet zu finden hoffen, mit Offizieren und Mannschaften, die neue Quartiere in einer Entfernung von Hunderten von Meilen beziehen, Sträflinge, denen der Kopf halb ge-

schoren ist und die, in ihr trauriges Schicksal ergeben, hinter den vergitterten Fenstern ihres Coupés sitzen, mit Auswanderern, die mit Frau und Kindern ihr Bündel Habseligkeiten neben sich liegen haben und von bessern Tagen träumen, als sie ihnen in der alten Heimat beschieden waren. Die endlose Reihe der Güterzüge bringt landwirtschaftliche Maschinen und alles, was sonst zur Urbarmachung des Landes gehört, nach Sibirien und führt dem Ausland Mehl, Butter, Tee, Mineralien und Pelzwaren zu.

Der Pfiff der Lokomotive wird auf allen Stationen wie ein Weckruf zum Leben vernommen und findet im weiten Umkreise ein hundertfältiges Echo. Überall, wohin die Wolke Rauch sich hinzieht, um sich schließlich in weiter Entfernung als dünner, langer Streifen im Urwald oder am Horizont der Steppe zu verlieren, will die Kultur sich neue Wege bahnen, das Starre aufrütteln und in Bewegung versetzen. Die leuchtenden Funken, die in der klaren Sommernacht als prachtvolles Feuerwerk aufsteigen und im Winter als goldene Sterne auf die weiß schimmernde Schneedecke zu beiden Seiten der Bahn herniederfallen, scheinen eine Saat zu bilden, die von einer geheimnisvollen, gewaltigen Macht ausgestreut wird und für die Zukunft reiche Ernte verspricht.

Die Städter werden durch die Zeitungen über alles, was in Sibirien vorgeht, täglich auf dem Laufenden erhalten. Aber selbst bis in die entlegensten Dörfer dringen Nachrichten über das fieberhafte Leben, das sich jenseits des Urals zu entwickeln beginnt. Früher war der Ruf „Nach Sibirien!“ die schlimmste Drohung und Strafe, die man sich denken konnte. Jetzt ist er zu einem Hoffnungsschimmer für alle diejenigen geworden, die mit

Tee-Transport. Irkutsk.

Häute-Transport. Irkutsk.

ihrem Schicksal unzufrieden sind und sich, losgelöst von ihrer Umgebung, von ihren bisherigen Sorgen und Erinnerungen ein neues Leben zimmern wollen. Es ist ja offiziell zugegeben worden, daß Sibirien seiner bisherigen Bestimmung als Verschickungsort für die Verbrecher immer mehr entzogen werden soll, obwohl sie vorläufig für die Arbeiten in den Bergwerken noch unentbehrlich sind, während sie sich bei dem Bau der Bahn nicht bewährt haben. Aber man beabsichtigt, sie in Zukunft immer mehr nach der Insel Sachalin zu schaffen, die dadurch ein ganz neues Interesse gewinnt und in den Büchern von Tschechow und Doroschewitsch eine eingehende literarische Würdigung erfahren hat. Die trüben und traurigen Vorstellungen von Sibirien verblassen allmählich vor dem neuen Licht, das über dem Lande hoffnungsvoll aufzugehen scheint.

Greifen wir einen Fall aus vielen Hunderten heraus. Wieder einmal hat sich eine Schar aus der Gegend von Kursk und Poltawa zusammengetan, um Haus und Hof zu wechseln und das Heil von ihrer sibirischen Ansiedlung zu erwarten. Gedanken, die in den Jahren einer Mißernte oder beim Hereinbrechen einer Hungersnot schon lange in ihren Köpfen spukten, sind nun zur Reife gekommen. Iwan, Peter, Anton und wie sie alle heißen mögen, wollen den Sprung ins Ungewisse wagen, seitdem das Dampfroß sie in ebensoviel Tagen, wie sie früher Wochen brauchten, an das ferne Ziel jenseits des Urals bringen kann. Zwar haben sie sich von ihrem Popen oder Ältesten allerlei Beherzigenswertes aus Flugschriften vorlesen lassen, welche von der Regierung herausgegeben wurden, um die Leute vor allzu großer Vertrauensseligkeit zu warnen. Sibirien ist nach dieser Schilderung keines-

wegs das gelobte Land, in dem der Reichtum wie das Wasser aus einer eben erschlossenen Quelle aus der Erde springt. Es wird nicht leicht sein, ein Stück Steppengebiet oder Urwald in fruchtbaren Boden zu verwandeln, der Gewinn verspricht. Es fehlt dort nur zu sehr an Hilfskräften und Unterstützungen, wie man sie für Ansiedlungen im europäischen Rußland findet. Aber die Bauern haben doch Vertrauen, daß es ihnen gelingen werde, eine neue Heimat zu finden, denn die Kundschafter, die in Verbindung mit den Beamten der Landesverteilung das Gebiet durchsucht haben, sind mit bestimmten Anweisungen für sie zurückgekehrt.

Die geringste Sorge macht die Fahrt auf der Eisenbahn, denn für eine Entfernung von über zweitausend Kilometern haben sie für das Billett, das zur Benutzung der Auswanderzüge berechtigt, nicht viel mehr als drei Rubel zu bezahlen, und je weiter sie sich nach dem Osten wenden, desto größere Ermäßigungen genießen sie in dem Tarif. Die Regierung schießt ihnen eine Summe vor, die sie erst nach zehn Jahren ohne Zinsen zurückzuzahlen brauchen. Unterwegs ist dafür gesorgt, daß sie heißes Wasser oder Tee, so viel sie trinken wollen, umsonst und Nahrungsmittel so wohlfeil erhalten, wie sie sich nur irgend herstellen lassen. In Tscheljabinsk befindet sich die große Sammelstation für die Auswanderer. Dort werden sie ärztlich untersucht und von den Beamten mit den entsprechenden Anweisungen für die Reise versehen, auch sonst in vielfacher Weise, je nachdem das Bedürfnis dazu vorliegt, unterstützt. Als besonderes Lockmittel haben sie es empfunden, daß sie drei Jahre, nachdem sie an Ort und Stelle angelangt sind, keinen Militärdienst zu tun brauchen und während dieser Zeit auch nur die Hälfte

der fälligen Steuer zu entrichten haben. An die Scholle, die sie sich gewählt haben, sollen sie sich gefesselt fühlen und nicht planlos von einem Ort zum andern ziehen. Daher verliert jeder, der sein Gebiet drei Jahre lang im Stich läßt, jedes weitere Anrecht darauf, und es fällt dann wieder an den Staat. In vielen Fällen gelingt es allerdings, nicht nur der Unbilden des Klimas Herr zu werden, sondern bereits in den nächsten Jahren um das schnell erbaute Bauernhaus Halm und Korn auf dem eingefriedigten Plan sprießen zu sehen. Aber es gibt auch träge und ungeschickte Hände, denen nichts Rechtes gelingen will, und Unglücksjahre, die selbst den Betriebsamsten um den Lohn seiner Arbeit bringen. Zehn und zwölf Prozent der Auswanderer sehen ein, daß sie für das schwere Werk der Kolonisation nicht geschaffen sind, und kehren ebenso traurig, wie sie hoffnungsvoll in die Ferne gezogen sind, wieder in die alte Heimat zurück, um ihr Dasein nun wieder von vorn anzufangen. Jetzt sehen sie in der vordem so gepriesenen Eisenbahn durch Sibirien eine teuflisch verführende Gewalt, vor der sie andere nicht genug warnen können.

Aber alles in allem hat der Bau der Schienenstraße schon in den Anfängen eine mächtige Bewegung vom Westen nach dem Osten veranlaßt. In den Jahren 1893 und 1894 betrug die Zahl der Auswanderer nach Sibirien je fünfundsechzigtausend. Dann folgte im Jahr 1895 eine plötzliche Steigerung auf hundertzwanzigtausend, im Jahre 1896 auf über zweihunderttausend Personen. Über die Bevölkerung im Innern des europäischen Rußlands schien ein Fieber gekommen zu sein, das man durch Warnungen mit Erfolg abstellte, denn im nächsten Jahr 1897 schnürten nur siebzigtausend ihr Bündel. Diese Stockung, die durch

Regierungsmaßregeln gewaltsam hervorgerufen wurde, hielt jedoch nicht an. Die Flut der Menschen, die nach Sibirien zogen, schwoll sowohl 1898 wie 1899 und 1900 wieder auf über 200000 Menschen fürs Jahr an, blieb aber 1901 hinter 130000 zurück. Seit 1882 waren bis dahin im ganzen 1500000 Menschen über den Ural in fremdes Land ausgewandert, und es bedurfte keiner geringen Fürsorge, diesen gewaltigen Strom in die richtigen Bahnen zu lenken und das Land durch die beginnende Kulturarbeit zweckmäßig befruchten zu lassen. Immer wieder war es die Eisenbahn, die den Gedanken einer solchen Volksbewegung aus dem Phantastischen ins Wirkliche übertrug und ihm einen praktisch bedeutsamen Sinn unterlegte.

Die Ausfuhr von Getreide, Erzeugnissen der Viehzucht und Butter wird durch den Betrieb der sibirischen Bahn naturgemäß wesentlich erleichtert werden. Noch bedeutsamer erscheint der Goldreichtum, der sich in allen Teilen des Landes findet. „Dieser ist es ganz wesentlich", heißt es bei Wiedenfeld, „der dem Zarenreich es ermöglicht hat, schon in einem so frühen Stadium seiner Wirtschaftsentwicklung zur Goldwährung, die sonst nur industriell weit vorgeschrittene Länder aufrecht erhalten können, überzugehen und in den letzten drei Jahrzehnten fast ebenso viel Gold auszuprägen wie Deutschland, das in dieser Zeit einen unvergleichlichen Aufschwung genommen hat. Zwar wird auch noch in anderen Teilen des russischen Reichs, in Finland und am Ural Gold gefunden; aber Sibiriens Produktion steht bei weitem an der Spitze, reichlich 23 Proz. der Gesamterzeugnisse betragend." Wenn auch gerade die ergiebigsten Fundstellen und Wäschereien an den Nebenflüssen der Lena und des Amur hunderte Kilometer von der Bahn entfernt liegen, so ist diese doch

schon wegen der Verkürzung, Verbilligung und Sicherung der Zufuhr von Maschinen und Lebensmitteln von wesentlicher Bedeutung. Dasselbe gilt von Eisen und Eisenwaren sowie von der Ausnutzung der Steinkohlenlager.

Große Hoffnungen setzt man in Rußland darauf, daß der Tee, von dem der größte Teil bisher auf dem Seeweg nach Europa ausgeführt wurde, von nun an auf dem Schienenwege dorthin gelangen müsse. Von Hankau, bis wohin die Seeschiffahrt auf dem Yantsekiang reicht, gingen früher Karawanen über Kiachta nach Irkutsk, von wo der Tee auf Schlitten oder auf den sibirischen Flüssen nach Europa geschafft wurde. Dann übernahm der gewaltige Strom Chinas die Beförderung der Teemassen, und über Schanghai erfolgte auf dem Schiffswege die weitaus größte Ausfuhr über den Stillen und Indischen Ozean sowie durch den Suezkanal nach London, um sich von hier aus über alle Teile Europas, zum Teil sogar über Königsberg nach Rußland auszubreiten.

Jetzt sind es nach Wiedenfeld nur noch sehr geringe Mengen des in Europa begehrten Blättertees, die über Kiachta kommen, und es ist ein Märchen, wenn noch fast allgemein angenommen wird, der Karawanentee gelange auf dem teuren und langwierigen Landwege zu uns. Die Bezeichnung hat mit der Beförderungsart jetzt nichts mehr zu schaffen. Der höhere Preis rechtfertigt sich vielmehr damit, daß es jetzt, wie auch früher, der Tee der ersten von den drei bis vier Jahresernten ist, der unter diesem Namen in den Handel gebracht wird und sich an Güte von der Produktion der späteren Ernte wesentlich unterscheidet. Die sibirische Bahn dürfte es fortan bewirken, daß für den Teetransport, bei dem die zarten Blätter durch die Länge der

Reise an Geschmack und Duft wesentlich leiden, wieder die alte Landstraße bevorzugt wird.

Die Vollendung der Bahn durch die Mandschurei hat schneller, als man es erwarten durfte, eine für den gesamten Verkehr wichtige Entscheidung zur Folge gehabt. Nachdem die Strecke durch Europa und Asien ausgeführt war, entstand ganz von selbst die Frage, wann und inwieweit die Beförderung von Postsendungen vom Westen nach den Häfen des Stillen Ozeans bis nach Japan und China erfolgen würde. Es war zunächst nur aus Rußland gestattet, den neuen Verkehrsweg für Briefe zu benutzen, während die anderen europäischen Länder für ihre Korrespondenz nach dem „fernen Osten" auf den Seeweg angewiesen blieben. Es erwies sich aber bald, daß man außerstande war, eine solche Bestimmung aufrecht zu erhalten, und daß es Mittel und Wege gab, sie ohne Mühe zu umgehen. Die großen Geschäftshäuser in Berlin und Wien, in Paris und London hatten das nach Einführung der durchgehenden Züge auch mit bestem Erfolge sofort getan. Sie schickten ihre Briefe unter einem Deckkuvert fertig adressiert und frankiert an ihre Geschäftsfreunde nach Petersburg und Moskau, die sie dort einfach zur Weiterbeförderung nach dem Osten in den nächsten Postkasten warfen.

Die offiziellen Verträge zwischen den westeuropäischen Staaten und Rußland brauchten jedoch noch einige Zeit bis zu ihrem vollständigen Abschluß. Man hielt die Bahnverbindung durch Sibirien anfänglich noch nicht für gesichert genug, um ihr eine so gewaltige Korrespondenz anzuvertrauen. Außerdem hatte man wohl auch einiges Mißtrauen in die Wahrung des Briefgeheimnisses durch die russischen Beamten gesetzt, wie sie bei uns beobachtet wird.

Aber die Verständigung über diesen Punkt erfolgte in überraschend schneller Zeit, und schon Mitte September wurde eine amtliche Bekanntmachung erlassen, daß vom ersten Oktober an die sibirische Post die Beförderung von Briefen aus Europa für alle Länder im Osten übernehme. An diesem Tage gingen die entsprechenden Postsäcke sorgfältig versiegelt über die westliche Grenze von Rußland und erreichten genau, wie es vorgesehen war, nach drei Wochen rechtzeitig ihr Ziel in Peking, Schanghai und Nagasaki. Hierbei ist jedoch ein Umstand zu beachten, der oft übersehen wird. Während in Deutschland, Frankreich und England auch die Luxuszüge Briefschaften befördern, geschieht dies in Rußland und Sibirien nur durch die eigentlichen Postzüge. Die Wagen der sibirischen Luxuszüge führen allerdings auch einen Briefkasten mit sich, aber sein Inhalt wird an der nächsten größeren Station entleert und dem eigentlichen Postzug übergeben, der natürlich nicht mit derselben Geschwindigkeit fährt. Immerhin ist die Ersparnis an Zeit, die dadurch für die Korrespondenz der ganzen Welt hervorgerufen wird, eine bedeutende, da sich der Weg fast um die Hälfte verkürzt. Man kann darauf rechnen, daß ein Brief von Berlin nach China und Japan fortan nicht länger als ein- bis zweiundzwanzig Tage Zeit zu seiner Beförderung beansprucht.

Ebenso haben unsere Globetrotter nach Eröffnung der sibirischen Bahn für eine Reise um die Erde einen ganz andern Rekord vor Augen, als er ihnen noch vor kurzem erreichbar war. Wie wurde der brave Phileas Fogg vor dreißig Jahren im Berliner Viktoriatheater angestaunt, als er es infolge einer Wette in dem bekannten Ausstattungsstück von Jules Verne unternahm, den Kreislauf um unseren Erdball in achtzig Tagen zu vollenden!

Wir sind ihm und seinem treuen Diener Passepartout durch die verschiedensten Länder und Völker gefolgt und haben seine Aufregung mitempfunden, als er bei der Heimkehr nach London sich um einen Tag verspätet zu haben glaubte, ohne im ersten Augenblick daran zu denken, daß er gerade diesen letzten, entscheidenden Tag infolge seiner Fahrt nach dem Osten und der Umdrehung der Erde für seine Wette gewonnen hatte. Gegenwärtig streiten sich die Weltreisenden darum, ob man dem Vorbild Phileas Foggs nicht schon in fünfzig oder sogar weniger Tagen folgen könne. Natürlich lebt vor allem in den Amerikanern der Ehrgeiz, dies Experiment durchzuführen, und soweit es sich bis jetzt übersehen läßt, haben ihre Unternehmungen den entsprechenden Erfolg gehabt Es handelt sich nur darum, daß man in Japan den entsprechenden Anschluß an einen Schnelldampfer findet, der den Stillen Ozean kreuzt. Den ganzen Erdball in sieben Wochen zu umschlingen ist allerdings ein Gedanke, den man erst seit der Fertigstellung der sibirischen Bahn zur Ausführung bringen konnte.

Die sibirische Eisenbahn im Kriege.

Als im Sommer 1900 die Unruhen in China ausbrachen und die europäischen Mächte sich vereinigten, um die von Osten drohende „gelbe Gefahr" zu bekämpfen, kam Rußland zum erstenmal in die Lage, die Bedeutung der sibirischen Bahn, soweit sie fertiggestellt war, für den Transport von Truppen zu erproben. Damals war aber nur die Strecke von Moskau bis Irkutsk für den regelmäßigen Verkehr eröffnet, und man konnte innerhalb vierundzwanzig Stunden anderthalb Züge mit Soldaten und Kriegsmaterial ablassen. Für die Fahrt über den Baikalsee stand der große Eisbrecher „Baikal", dessen Einrichtungen wir in einem früheren Kapitel geschildert haben, zur Verfügung. Man nahm an, daß er ausreichen würde, gleichzeitig fünfundzwanzig Güterwagen und fünfzehnhundert Mann zwischen den Anlegeplätzen Baikal und Myssowaja zu befördern. Innerhalb vierundzwanzig Stunden waren zwei Hin- und Rückfahrten in Aussicht genommen.

Auf beiden Stationen wurden umfangreiche Erdarbeiten vorgenommen, neue Geleise gelegt und für die Truppen beim Betreten und Verlassen des Dampfers breite Rampen geschaffen. Hierzu kamen Küchenwagen, Einrichtungen zur Verabfolgung von heißem Wasser, zum

Tränken der Pferde usw. Es stellte sich aber bald heraus, daß man die Leistungsfähigkeit des Eisbrechers überschätzt hatte und daß er für die erwähnten vier Fahrten etwa dreißig Stunden brauchte. Außerdem machten sich auf dem See mehrfach so heftige Stürme bemerkbar, daß man die Überfahrten ganz und gar einstellen mußte. Bedenkt man, daß für den Truppentransport unter so ungemein schwierigen Verhältnissen noch gar keine Erfahrungen zur Verfügung standen, so konnte man mit dem Resultat im allgemeinen zufrieden sein. Dabei ereignete sich allerdings Anfang September auch eine bedauerliche Katastrophe in der Nähe von Myssowaja. Mehrere Tage hindurch hatte es ununterbrochen geregnet, und der Damm war unterwaschen. Als man die Fahrt etwas beschleunigte, trat eine Entgleisung ein, bei welcher zweiundzwanzig Wagen zertrümmert wurden, während zum Glück nur elf Personen leichte Verletzungen erlitten. Von Mitte Oktober ab konnten die Wagen geheizt und die Mannschaften in geschlossenen und erwärmten Räumen gespeist werden. Damals erkannte man, daß der Wert der sibirischen Bahn für militärische Zwecke wesentlich von den Umständen abhängig ist, unter denen sich die Fahrt über den Baikalsee vollzieht. Es war unmöglich, trotz aller Berechnungen und Vorsichtsmaßregeln für diese Strecke einen bestimmten Plan innezuhalten und sich vor unangenehmen und folgenschweren Überraschungen zu schützen.

Die Schwierigkeiten, die sich im Sommer einstellten, vermehrten sich naturgemäß im Winter, und man machte alle möglichen Versuche, ihrer Herr zu werden. Man kam sogar auf den Gedanken, die Schienen unmittelbar auf das Eis des Sees zu legen und die Züge darüber hinwegrollen zu lassen, wie man es mit den Wagen der elektrischen

Bahn während der kalten Jahreszeit in St. Petersburg auf dem Eis der Newa regelmäßig mit Erfolg tut. Für den Baikalsee erwies sich dies Experiment aber als äußerst gefährlich, und man kam davon bald wieder ab. Man mußte aus strategischen Gründen unbedingt daran denken, den Bau einer Bahn um den See zu unternehmen, um für alle Fälle bei den Truppenbewegungen sicher zu gehen. So stand die Angelegenheit nach dem Bericht des „Wojenni Ssbornik" im Sommer des Jahres 1901. Die Möglichkeit, größere Truppenmassen schnell und sicher nach dem fernen Osten gelangen zu lassen, wird binnen kurzem von der sibirischen Bahn vollkommen gelöst worden sein. Die Mängel, die sich dabei in der ersten Zeit einstellten, werden immer mehr verschwinden, so daß an der Brauchbarkeit des Unternehmens für diese Zwecke in keiner Weise gezweifelt werden kann. Es fehlt uns für diese Annahme auch nicht an einer offiziellen Bestätigung.

Über den Transport zweier Infanteriebrigaden mit Artillerie aus dem europäischen Rußland nach Transbaikalien brachte das „Militär-Wochenblatt" in Nr. 83 des Jahres 1903 folgende nähere Angaben:

„Teils zur Erprobung der Leistungsfähigkeit der sibirischen Bahn, teils aus Ausbildungsgründen bezw. zu andern nicht bekannt gewordenen Zwecken sind in diesem Sommer zwei Infanteriebrigaden mit je einer Artillerieabteilung per Eisenbahn aus ihren Garnisonen nach Transbaikalien im Militärbezirk Amur befördert worden. Es sind die zweite Brigade der 31. Infanteriedivision, Garnison der Regimenter in Kursk und Charkow, und der 36. Infanteriedivision, Garnison der Regimenter Jegorjewsk und Skopin. Diese auf Friedensfuß ausgerüsteten Truppen sollen im Verein mit den in Trans-

baikalien stehenden ein Lager bei Tschita beziehen, an den dortigen Sommerübungen teilnehmen und im Oktober zurückbefördert werden.

„Nähere Nachrichten sind über den Aufbruch der zweiten Brigade der 35. Division vorhanden. Danach erhielt die im Lager bei Rjäsan übende Brigade am 29. Mai a. St. den Befehl, sich für den Transport bereit zu halten. Nach zwei Tagen rückten die Regimenter zunächst zu weiterer Ausrüstung per Eisenbahn in ihre Garnisonen Jegorjewsk und Skopin ab, wo sie am 2./15. und 3./16. Juni eintrafen. Am 11./24. Juni begann der Transport nach Transbaikalien, jedes Regiment in vier Echelons. Die ganze Brigade wurde innerhalb acht Tage instradiert, worauf die Echelons der Artillerie folgten.

„Obwohl nur ein Teil der Ausrüstung und keine Lagerzelte mitgenommen wurden, betrug die von jedem Regiment mitgeführte Last außer Fahrzeugen und Pferden 3000 Pud. Dieser Transport von größeren Truppenteilen aus Europa nach Transbaikalien bietet eine Analogie zu der vor zwei Jahren ausgeführten Gastrolle der mittlerweile wieder zurückgekehrten 1. Kaukasischen Schützenbrigade in Transkaspien. Er dokumentiert in eindringlicher Weise, daß die neue Schienenstraße aus dem Innern des Reichs nach dem „fernen Osten" tatsächlich benutzbar geworden ist und den Begriff der Entfernung für kriegerische Zwecke wesentlich abgeschwächt hat. Wenn auch zunächst nicht wahrscheinlich, so erscheint es doch keineswegs ausgeschlossen, daß die Sibiriaki (sibirische Soldaten) ihren europäischen Kameraden über kurz oder lang deren Besuch auf demselben Wege zurückerstatten und dadurch die volle Einheitlichkeit der gewaltigen Streitmacht des Zarenreichs für alle Zwecke und auf allen Kriegstheatern bekunden."

In dem Kapitel „Auf dem Baikalsee" sprachen wir von den hohen Nummern, die wir von den Güter- und Personenwagen auf der sibirischen Bahn abgelesen hatten. Die Zahlen entsprechen aber nicht der Menge des rollenden Materials, das zur Verfügung steht, sondern haben offenbar eine andere Bedeutung. Nach dem „Russischen Kalender" für das Jahr 1904 gibt es in ganz Rußland 12 168 Lokomotiven, 14 275 Passagierwagen und 288 436 Güterwagen. Wie viel davon auf die sibirische Bahn kommen, läßt sich, soweit wir Umschau gehalten haben, mit Bestimmtheit nicht angeben. Nur so viel steht fest, daß im Februar 1899 beschlossen wurde, den Betrieb auf der ganzen Strecke derartig zu verstärken, daß bis Ende 1902 722 Lokomotiven, 333 Personenwagen, 659 Übersiedlerwagen und 13 217 Güterwagen zur Verfügung stehen würden. Man darf aber annehmen, daß bei der lebhaften Steigerung des Verkehrs auch diese Neuanschaffungen nicht ausreichend gewesen sind, wie man es schon aus den neuen Wagen erkennen kann, die seit diesem Sommer durch die Mandschurei laufen.

Bei der Betrachtung der Einrichtungen, wie wir sie auf der sibirischen Bahn vorfanden, haben wir uns gehütet, in phantasievollen Zukunftsbildern zu schwelgen. Die einfachen Tatsachen schienen uns eine beredtere Sprache zu führen als alles, was Voreingenommenheit und Neid dagegen geäußert, Überschwenglichkeit und Kritiklosigkeit dazu erfunden haben. Immer wieder muß aber daran erinnert werden, daß ein solches Unternehmen erst allmählich entstehen und sich zu einem vollkommenen Instrument des Verkehrs entwickeln kann. Noch viele Jahre hindurch wird daran gebessert und die Geschwindigkeit der Fahrt erhöht werden müssen. Wäre es möglich, die

sibirischen Züge ebenso schnell wie unsere deutschen Kurierzüge laufen zu lassen, so würde man für die Strecke von Moskau nach Dalny und Port-Arthur nicht wie jetzt beinahe vierzehn Tage, sondern weniger als eine Woche gebrauchen. Berlin und Wien würden dann nur noch neun, Paris und London zehn Tagereisen auf dem Schienenwege von der Küste des Stillen Ozeans entfernt sein. Wann und ob es überhaupt dahin kommen wird, läßt sich nicht annähernd im voraus bestimmen, so sehr die Phantasie des Reisenden auch geneigt ist, sich eine solche Möglichkeit auszumalen. Man würde dann am Sonntag früh in Berlin frühstücken und am Sonnabend darauf in Peking zu Mittag essen können, nachdem man eine Reise von über zehntausend Kilometer gemacht hat.

Seit dem Frieden von Schimonoseki 1896 hat sich zwischen Rußland und Japan eine Spannung herausgebildet, die einen immer schärferen Charakter anzunehmen scheint. Japan hat sich an dem Siege über das chinesische Nachbarland derartig berauscht, daß es sich die Kraft zutraut, auch mit einem ungleich stärkeren Gegner, mit Rußland, fertig zu werden. Es hat seine Rüstungen zu Land und zu Wasser bis zum äußersten gesteigert, und Parlament und Presse scheinen die Regierung zu einer gewaltsamen Entscheidung hindrängen zu sollen, wer an der Küste des Gelben Meeres in Zukunft sich als Herrn fühlen darf. Japan rechnet dabei auf die Hilfe seines Bundesgenossen England und sucht die Hand vor allem nach Korea auszustrecken, weil es wegen seiner Übervölkerung eine Ausdehnung seines Länderbesitzes notwendig braucht. Ebenso fieberhaft schnell wie Japan seine Flotte verstärkt und seine Schiffe den besten Leistungen der modernen Technik und Ausrüstung gleichgestellt hat,

ist von Rußland der Bau der Bahn durch die Mandschurei betrieben und ausgeführt worden. Mit drohenden Mienen stehen sich die beiden Völker gegenüber, und jedermann fragt sich, wann die Entscheidung erfolgen und wem der Sieg zufallen werde.

Sollte wirklich ein Krieg zwischen Rußland und Japan ausbrechen, so würde als Schauplatz für militärische Operationen zunächst das Meer in Frage kommen. Sollte sich dabei der Sieg auf die Seite Rußlands neigen, so würde er wahrscheinlich in der Form ausgenutzt werden, daß es die Mandschurei noch fester, als es bereits jetzt geschehen ist, in seinen Besitz bekommt, und außerdem Korea besetzt. An einem solchen Vorgehen würde es nach einer erfolgreichen Seeschlacht von irgend welcher Seite schwerlich gehindert werden. Die Klugheit dürfte es ihm gleichzeitig auch gebieten, sich noch weiter vorzuwagen und Japan auch zu Lande anzugreifen.

Die Japaner wären andererseits in der Lage, den Russen ihre Häfen am ostasiatischen Gewässer, Wladiwostok, Dalny und Port Arthur, zu sperren und ihren Verkehr auf dem Stillen Ozean lahm zu legen. Ein Landangriff, den die Japaner unternehmen könnten, würde mit großen Schwierigkeiten verbunden sein. Sie könnten allerdings als Ausgangspunkt für eine solche Operation die koreanische Küste zwischen Wladiwostok und Gensan annehmen. Von hier aus würden sie den kürzesten Landmarsch gegen das Zentrum der feindlichen Macht erzielen, das man in Charbin, beim Kreuzungspunkt der mandschurischen Bahn, annehmen darf. Die Luftlinie beträgt bis dahin immer noch fünfhundert Kilometer. Aber sehr treffend bemerkt mein militärischer Gewährsmann, dem ich bei diesen Ausführungen folge, daß der zurückzulegende

Weg bedeutend länger sein und durch Gebirge, Flüsse und unbewohnte Gegenden führen würde.

Auch bei günstigen Witterungsverhältnissen ist nicht daran zu denken, daß die Truppen täglich mehr als fünfzehn Kilometer marschieren können. Man würde für große und umständliche Trägerkolonnen sorgen und die Etappen durch bedeutende Kräfte hinter der Front sichern müssen. Den Russen würde aller Wahrscheinlichkeit nach nichts lieber sein, als ein solcher tollkühner Zug des japanischen Heeres. Sie würden es ruhig an sich herankommen lassen und ihre Feinde, wenn sie von den Anstrengungen des Marsches, den Entbehrungen und Unbilden des Klimas geschwächt sind, einfach vernichten.

Eine Möglichkeit gibt es aber auch für die Japaner, in der Nähe von Port Arthur zu landen und den befestigten Hafen anzugreifen. Dazu würde aber ein ungemein energisches und erfolgreiches Vorgehen gehören, weil Port Arthur an sich schon eine sehr starke Besatzung aufweist und außerdem durch die sibirische Bahn aus der Mandschurei und Transbaikalien Verstärkungen herbeigeschafft werden können. Man rechnet damit, daß sich an jedem Tag durch die Eisenbahn dreitausend Mann nach der Kwantunghalbinsel befördern lassen. Für ungleich leichter hält man es aber, wenn die Japaner sich auf eine Landoperation beschränken und Korea besetzen wollten. Sie müßten dann warten, bis die Russen sie etwa in der Nähe des Jaluflusses, wo die Japaner sich festsetzen könnten, wieder heraustreiben würden.

Alles hängt natürlich davon ab, in welchem Verhältnis die beiden Armeen ihrem Wert nach zueinander stehen. Den russischen Soldaten versagt niemand das

Zeugnis, daß sie an Tapferkeit und Ausdauer einen hohen Rang einnehmen. Die Japaner haben in jüngster Zeit durch ihre militärische Schulung und durch ihre Siege im Kampf mit China berechtigtes Aufsehen erregt. Sie haben es dabei mit einem Gegner zu tun gehabt, der wesentlich unter ihnen stand, und würden ihre Überlegenheit den Russen gegenüber erst zu beweisen haben. Auch die Jahreszeit spielt für den Ausgang des Krieges eine nicht unbedeutende Rolle. Die Japaner, die den Winter schlecht vertragen können, dürften wahrscheinlich den Frühling bevorzugen, während ihre Gegner es mit der Kälte viel besser aufnehmen würden und sich vor den Schrecknissen des Winters nicht zu fürchten brauchen.

Wiederholt ist davon die Rede gewesen und der Wunsch ausgesprochen worden, daß nach der Vollendung der großen sibirischen „Magistrale" nun auch die Transbaikalbahn zwischen Sretensk und Chabarowsk ausgebaut werden müsse. Es wurde sogar behauptet, daß es sich dabei um eine fest beschlossene Sache handle. Prüft man aber die Dinge, wie sie wirklich liegen, so wird man zu der Überzeugung gelangen, daß hier der Wunsch wieder einmal der Vater des Gedankens sei. Vorläufig beabsichtigt man keineswegs, aufs neue ungezählte Millionen für einen solchen Zweck auszugeben, und hält die Wasserverbindung auf der Schilka und dem Amur trotz aller Mängel, die ihr anhaften, für ausreichend. Freilich klagte mir ein Kaufmann aus Charbin seine Not, als er sich Ende Oktober auf einem Schleppdampfer befand und von einem Tage auf den andern vergeblich die Abfahrt erwartete, die durch den niedrigen Wasserstand auf dem Amur immer wieder verzögert wurde. Es fehlte nicht viel, so wäre er in Blagowjeschtschensk eingefroren und hätte dann noch

ein paar Wochen auf genügend starkes Eis warten müssen, um mit dem Schlitten vorwärts zu kommen.

Weit größere Aussicht auf Verwirklichung haben dagegen zwei Eisenbahnlinien durch die Mandschurei, die dazu dienen würden, den Besitz des Landes den Russen noch mehr zu sichern, als es durch die Hauptlinie bisher schon geschehen ist. Die eine Strecke würde von Zizikar in nördlicher Richtung nach dem Amur bei Blagowjeschtschensk führen, die andere Charbin in nordöstlicher Richtung mit Chabarowsk verbinden. Dadurch könnte man den nördlichen Teil der Mandschurei durch die Eröffnung neuer Verkehrsstraßen unmittelbar an Sibirien anschließen. Überall sehen wir, wie das Land durch die Eisenbahn erobert wird, wie die Russen sich an den Stationen festsetzen, Kolonien begründen und aus den Marktflecken Städte entstehen lassen. Niemand denkt mehr daran, daß sie ihre Truppen zurückziehen werden, so oft sie auch an die Erfüllung dieser Verpflichtung, die sie übernommen haben, erinnert werden. In Tschita, Charbin und Mukden befinden sich die Hauptpunkte für die Ansammlung von Truppen, die angeblich nur zum Schutz der Bahn eintreffen, aber offenbar viel weitergehende Zwecke verfolgen.

Die Ernennung des Admirals Alexejew zum Generalgouverneur der Mandschurei bedeutet einen weiteren Schritt bei der Ausführung des Eroberungsplanes, den Rußland verfolgt und für den es die neue Bahn in erster Linie bestimmt hat. Die aneinander gereihten Schienen und die lange Wagenkette, die über sie hinwegrollt, scheinen ebenso zuverlässige Waffen wie Kanonen und Gewehre zu bilden. Daß es den Russen in der Mandschurei auch an diesen nicht fehlt, haben die jüngsten Ereignisse be-

wiesen, vor allem die große Revue, welche Admiral Alexejew im Oktober dieses Jahres in Port Arthur veranstaltete. Die Zahl der Truppen, die bei dieser Gelegenheit dort versammelt waren, wird sehr verschieden angegeben, war aber groß genug, um den Eindruck einer Streitmacht zu hinterlassen, gegen welche mit der bloßen Berufung auf Verträge und mit Protesten wenig auszurichten ist.

China hat bis jetzt rat- und tatenlos auf dies immer weiter vorschreitende Eroberungswerk hingestarrt und muß die Mandschurei als verloren ansehen, wenn es den Russen nicht den Krieg erklären will. In China gibt es aber auch eine sich lebhaft rührende Partei, die für diesen Fall ein Zusammengehen mit Japan verlangt, so daß sich dann die mongolische Rasse gegen das Europäertum, wie es durch die Russen vertreten wird, zu einem gewaltigen Völkerkampf verbinden würde.

Die sibirische Bahn übertrifft alle bisher gebauten Strecken bei weitem an Ausdehnung. Die kanadische Pacificbahn umfaßt 4677, die Union-Pacificbahn, die von San Francisco über Chicago nach New-York führt, 5337 Kilometer. Dagegen zieht sich die „Magistrale" von Tscheljabinsk nach Wladiwostok 7588 Kilometer und nach Port Arthur noch über 180 Kilometer länger hin. Nehmen wir ihre westliche Fortsetzung von Tscheljabinsk über Moskau und Warschau bis zur preußischen Grenze bei Alexandrowo hinzu, so erreichen wir eine Gesamtlänge des Schienenstranges von über 10000 Kilometer. Das bedeutet ungefähr so viel, als wenn jemand die Strecke von Basel über Frankfurt und Berlin nach Königsberg neunmal zurücklegen wollte.

Verbindet die sibirische Bahn einerseits Europa mit

Asien in einer Weise, die alle früher ausgesprochenen Erwartungen schon jetzt weit hinter sich läßt, so ist sie China und dem ostasiatischen Küstengebiet gegenüber zu einer Waffe und einem Kulturwerkzeug ersten Ranges geworden. Es hat wahrlich keinen Sinn, diesem Unternehmen gegenüber ein schiefes Gesicht zu machen, es wegen mancher Mängel, die ihm anhaften, vor den Augen der Welt herabzusetzen und gehässigen Entstellungen mehr Glauben zu schenken, als sie verdienen. Man sollte vielmehr versuchen, das Riesenwerk in dem Plan, der ihm zugrunde liegt, in seinen Einrichtungen kennen zu lernen und sich ein Bild von den Veränderungen zu machen, die es im Weltverkehr hervorrufen dürfte. Früher, als man es in Aussicht gestellt hatte, ist die sibirische Bahn bis auf das letzte Glied, die Strecke um den Baikalsee, vollendet, und das Zukunftsbild des Panoramas von Moskau nach Peking, das im Sommer 1900 auf der Pariser Weltausstellung in dem russischen Gebäude am Trocadero vorüberzog, während die Zuschauer in den Waggons des sibirischen Zuges saßen, schon jetzt fast zur Wahrheit geworden.

Register.

Alexander III, Zar S. 25.
Alexanderbrücke bei Batraki S. 47.
Alexei, Großfürst S. 16.
Alexejew, Admiral S. 232, 288.
Amur, Fluß S. 22, 82, 255.
Angara, Fluß S. 76.
„Angara", Eisbrecher S. 84, 239.
Antokolsky, Bildhauer S. 21.
Asien. Von A. nach Europa. Aus meinem Reisetagebuch S. 222—246.
Astrachan S. 47.
Auerbach, Berthold S. 41.

Baikalsee S. 10, 23, 34, Auf dem B. S. 76–89, 239–240, 279.
„Baikal", Trajektdampfer S. 77–79, 239–240.
Baikal, Station S. 34, 78, 88.
Baracken S. 63.
Batraki S. 47, 244.
Berdausch S. 34.
Bibliothek S. 32, 41.
Blagowjeschtschensk S. 255.
Bogotol S. 34.
Botscharow, Ingenieur S. 96.
Brücken S. 59–60.
Busch, Wilhelm S. 157—158.
Butter, Transport von S. 64.

Chabarow S. 22.
Chabarowsk S. 25.
Charbin S. 28, 35, 48, 233 bis 234.
China, Grenze von S. 91.
Chingangebirge S. 95.
„Chinesische Osteisenbahn" S. 37.
Colonisten S. 271.
Chorchonte S. 93.
Czerwinski, Ingenieur S. 114.

Dalny S. 10, 35, 37, 48, 103 bis 130, 202, 222—230.
Daschizjao S. 101, 230.
Dostojewski, Dichter 11, 67.

„Führer auf der großen sibirischen Bahn" S. 265—267.

Ganz & Co. S. 107.
Gleise der Eisenbahn S. 59–60, 62.

Gobi, Wüste S. 90.
Gorkis „Nachtasyl" S. 1—3.
„Großherzogin Elisabeth" Schulschiff S. 16.
Grube, Professor, Wilhelm S. 212, 218.
Guillaume, Kommerzienrat S. 16.

Hübbenet, Verkehrsminister S. 25.
Humboldt, Alexander v. S. 251—252.

Jablonowy-Rücken S. 22, 90, 235.
Jakutsk S. 22.
Jediger, Zar von Sibir S. 20.
Jenissei, Fluß S. 69, 269.
Jermak, Eroberer von Sibirien S. 20—21.
Jlanskaja S. 34.
Jlmenskij-See S. 50.
„Jltis", S. 151, 167, 194.
Jndischer Ozean S. 28.
Jrekte S. 95.
Jrkutsk S. 5, 22, 23, 26, 34, 41, 242.
Jrtysch, Fluß S. 21.
Judin S. 69.
Jugowitsch, Ingenieur S. 242.

Kainsk S. 34.
Kasan S. 24.
Klein, J. L. S. 220.
Königsberg i. Pr. S. 5—6.
Koslow S. 44.
Krasnojarsk S. 23, 34, 68—69.
„Kreidezirkel", Drama S. 208.
Kulis S. 115.
Kultuk S. 87.
Kunst & Albers S. 122—123.
Kurgan S. 34, 63—64.
Kursk-Nowgoroder Bahnhof S. 29—30.

Land- und Wasserwege nach dem fernen Osten S. 247—263.
Legras, Professor S. 232.
Leinner, Restaurant S. 9.
Lena, Fluß S. 55.
Lermontow, Dichter S. 45.
Li Taipoh, Dichter S. 214—215.

Mandschurei, die S. 27, 90—102.
Mandschureibahn S. 14, 15, 27, 28.
Mandschuria, Station S. 91—92, 236.
„Mandschuria", Dampfer S. 184.
Maron, Generalkonsul S. 9.
Melchers & Co. S. 166.
Meyer, E. M. S. 11.
Militärtransporte S. 279—282.
„Mongolia", Dampfer S. 184.
Morschansk S. 44.
Moskau S. 29, 42, 246—249. Von M. nach Tscheljabinsk S. 43—57.
Moskitos S. 38.
Mukden S. 35, 100.
Murawiew, Graf S. 22.
Myssowaja S. 26, 34, 37.

Nagadan S. 91.

Nagasaki S. 28.
Nertschinsk S. 22.
Nikolai, Großfürst S. 252—256.
Nikolskoje S. 27.
Nischnij Nowgorod S. 24.

Ob S. 34.
Opiumraucher S. 180.
Omsk S. 23, 24, 34, 61, 65—67.
Orenburg S. 25.
„Orientreise Seiner Majestät des Kaisers von Rußland als Großfürst-Thronfolger 1890—91". S. 252—256.
Ost-Asiatische Bank S. 166.

Panorama der sibirischen Bahn S. 19.
Pariser Weltausstellung S. 18—19.
Peking S. 23, 28, 40, 90, 146, 148.
Pensa S. 45.
Perm S. 24
„Peterburgskija Wjedomosti" S. 14.
Petersburg St. S. 8—17.
Petropawlowsk S. 34, 64.
Pleske, Minister S. 15.
Pobjedonoszew S. 16.
Port Arthur S. 3, 110, 116—130.
Possiet, Verkehrsminister S. 25.

Rickshaw S. 163—164.
Rjashk S. 44.
Russisch-Chinesische Bank S. 14.

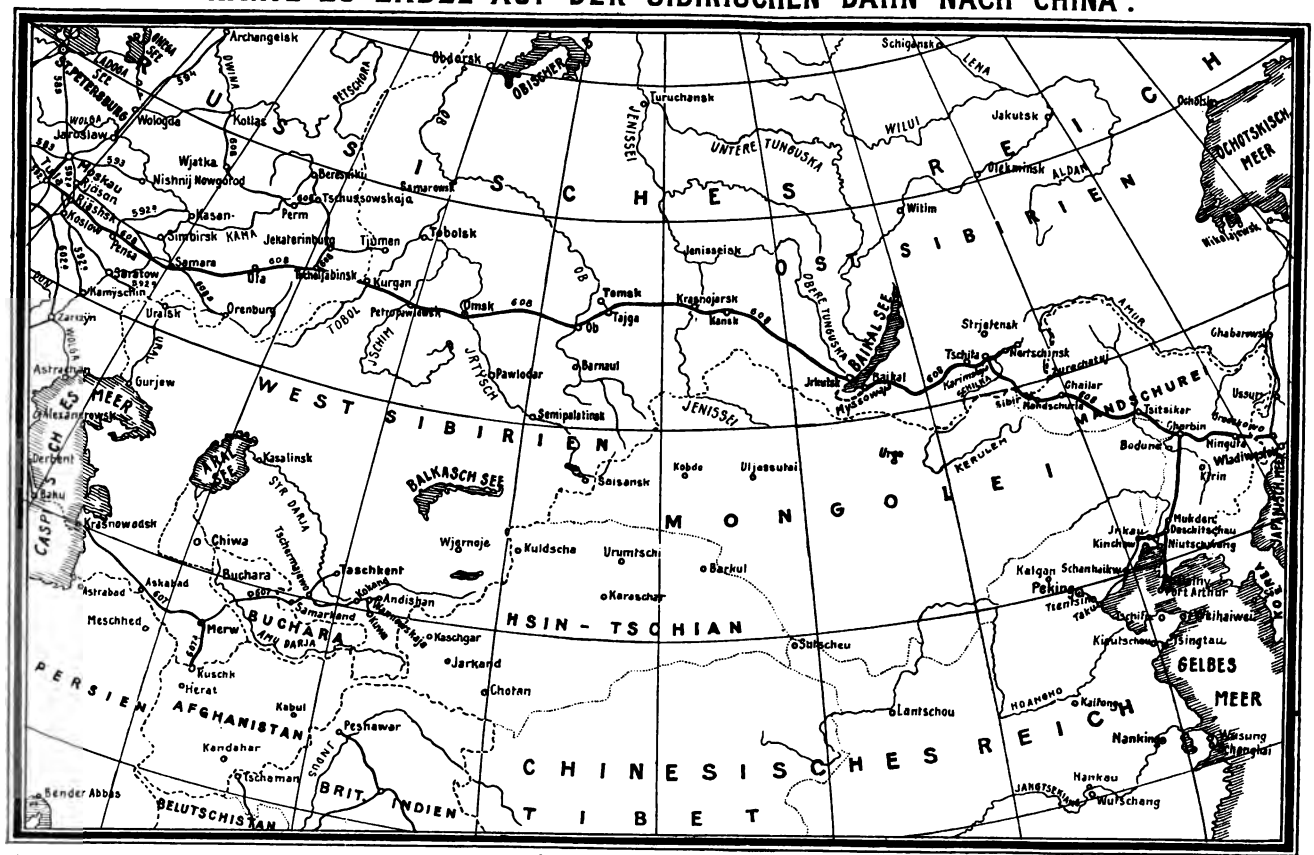
Sachalin, Insel S. 271.
Sacharow, Oberingenieur. S. 108, 109.
Samara, Stadt S. 25, 244.
Schache S. 61.
Schanghai S. 11, 28, 146, 147, 160—186, 258.
Schauspielkunst und Literatur, von chinesischer S. 201 bis 221.
Schilka, Fluß S. 26, 82.
Sibirische Bahn, Geschichte der S. 18—28, S. B. im Frieden S. 264—278. S. B. im Kriege S. 279—290.
Sikawei, meteorologische Station S. 187—200.
Singzirpen, S. 136—138.
Sibirischen Luxuszuge, im S. 29—42.
Sima, Station S. 34.
Slatoust S. 49.
Sommermeyer, S. 225.
Sparkassen S. 63.
Spielhagen, Friedrich S. 41.
Sselenga, Fluß S. 90.
Ssimbirsk S. 45.
Ssretensk S. 26.
Ssungari, Fluß S. 97.
Ssysran, Station S. 45.
Stationen der sibirischen Bahn S. 34.
Steinacker, Bankdirektor S. 33.
Steinbrechе, Pflanze S. 73.
Stillen Ozean, auf dem S. 145—159.
Stroganow S. 20.
Suezkanal S. 28.

Taiga S. 34.

Tanchoi S. 87.
Tee S. 223—224.
Tillmanns S. 16.
Timirjasew S. 15.
Tjumen S. 24.
Tobol, Fluß S. 21, 64.
Tobolsk, Stadt S. 22.
Tomsk S. 3, 22, 67—68.
Tolstoi, Graf L. N. S. 245—246.
Transbaikalbahn, die S. 26.
Trokadero, Pariser S. 18—19.
Tsingtau S. 151—154.
Tula S. 245.
Tulun S. 34, 70.
Tscheljabinsk S. 25—26, 34, 63. „Von Tsch. nach Irkutsk" 58—75.
Tschifu S. 131—144.
Tschita S. 91, 256.
Uchtomsky, Fürst S. 14—15, 254.
Ufa, S. 25, 34, 48.
Ural, der S. 20, 49.
Urschumka S. 49.
Waggons, die Zahl der S. 283.
Witte S. 15, 106, 107.
Wladiwostok S. 3, 23, 27, 28, 126—128.
Wiedenfeld, Kurt S. 23, 58 bis 59, 274.
Wolga, Fluß S. 45—47.
Waldbrände S. 74.
Werchne-Udinsk S. 90.
Yantsekiang S. 158, 160, 183.
Yuan, Tsze-tsai, Dichter. S. 216.
Zarskoje Sselo S. 15.

7290. Deutsche Buch- und Kunstdruckerei, G. m. b. H., Zossen—Berlin SW. 11.

KARTE ZU ZABEL AUF DER SIBIRISCHEN BAHN NACH CHINA.



Verlag Herm. Paetel.

Allgemeiner Verein für Deutsche Litteratur.

Protektorat:

Se. Königl. Hoheit Grossherzog Wilhelm Ernst von Sachsen-Weimar und Se. Hoheit Herzog Friedrich zu Anhalt.

Vorstand:

Dr. **Friedrich Schmidt,**
Geh. Ober-Reg.-Rat u. vortrag. Rat im Kultusministerium.

Prof. A. v. Werner,
Direktor d. Kgl. Akademie d. Künste zu Berlin.

Dr. **Erich Schmidt,**
ordentl. Professor an der Kgl. Universität zu Berlin.

Dr. **M. Jordan,**
Geheimer Ober-Regierungsrat zu Berlin.

Satzungen:

§ 1. Der „Allgemeine Verein für Deutsche Litteratur" verfolgt die Aufgabe, seinen Mitgliedern neue, gute populärwissenschaftliche Werke hervorragender deutscher Schriftsteller auf dem Gebiete der Geschichte, Literatur, Länder- und Völkerkunde, Naturwissenschaften, Philosophie, Musik, Kunst u. s. w. zu einem billigen Preise zugänglich zu machen und mittellose deutsche Bibliotheken des In- und Auslandes durch unentgeltliche Lieferung von Vereinswerken zu unterstützen.

§ 2. Die Mitglieder verpflichten sich zur Zahlung eines jährlichen Abteilungsbeitrages von Achtzehn Mark, der beim Eintritt in den Verein oder bei Empfang des ersten Bandes der Abteilung zu entrichten ist.

§ 3. In jeder Abteilung erscheinen in Zwischenräumen von drei Monaten vier Werke im Umfange von ca. 20 Bogen Oktav, die sich durch geschmackvollen Druck und eleganten Halbfranz-Einband auszeichnen und allen Vereinsmitgliedern postfrei zugesandt werden.

§ 4. Die Vereins-Veröffentlichungen gelangen zunächst nur an die Mitglieder zur Versendung und werden an Nichtmitglieder erst später und nur zu bedeutend erhöhtem Preise (der Band zu 6—9 Mark) abgegeben. Der sofortige **Umtausch** eines neuerschienenen Werkes gegen ein anderes, früher erschienenes ist den Vereins-Mitgliedern **ohne jede Nachzahlung gestattet.**

§ 5. Der Eintritt in den Verein kann jederzeit erfolgen. Die Beitrittserklärung ist an eine beliebige Buchhandlung oder an die Geschäftsstelle des „Allgemeinen Vereins für Deutsche Litteratur" Berlin W., Elßholzstraße 12, zu richten. Ein etwaiger Austritt ist spätestens bei Empfang des dritten Bandes einer jeden Abteilung der betreffenden Buchhandlung oder der Geschäftsstelle des Vereins anzuzeigen.

§ 6. Die Geschäftsführung des Vereins liegt in den Händen der Verlagsbuchhändler Kommerzienrat Dr. Hermann Paetel und Alfred Paetel. Die Veröffentlichungen erscheinen im Verlag von Hermann Paetel.

Die Veröffentlichungen des Vereins für Deutsche Litteratur haben in den dreißig Jahren seines Bestehens in allen Gauen Deutschlands und weit über dessen Grenzen hinaus die größte Anerkennung gefunden und sich in allen Schichten der gebildeten Gesellschaft, ja selbst in den höchsten Kreisen und unter den gekrönten Häuptern Europas eine überaus stattliche Zahl treuer Freunde erworben.

In den bisher erschienenen XXVII Abteilungen gelangten nachstehende Werke zur Ausgabe:

Abteilung I

Bodenstedt, Fr. v., Aus dem Nachlasse Mirza-Schaffys.

*__Sybel, H. v.,__ Vorträge und Aufsätze.

Osenbrüggen, E., Die Schweizer. Daheim und in der Fremde.

*__Schmidt, Adolf,__ Historische Epochen und Katastrophen.

*__Reitlinger, Edm.,__ Freie Blicke. Populärwissenschaftl. Aufsätze.

*__Löher, Franz v.,__ Kampf um Paderborn 1597–1604.

Hanslick, Eduard, Die moderne Oper.

Abteilung II

*__Richter, H. M.,__ Geistesströmungen.

*__Heyse, Paul,__ Ginseppi Ginsti, Gedichte.

*__Bodenstedt, Fr. v.,__ Shakespeares Frauencharaktere.

*__Auerbach, Berthold,__ Tausend Gedanken des Collaborators.

*__Gutzkow, Carl,__ Rückblicke auf mein Leben.

*__Hoyns, Georg,__ Die alte Welt.

*__Frenzel, Karl,__ Renaissance- und Rococo-Studien.

Abteilung III

Vambéry, Hermann, Sittenbilder aus dem Morgenlande.

Lorm, Hieronymus, Philosophie der Jahreszeiten.

Büchner, Ludwig, Aus dem Geistesleben der Tiere.

*__Lindau, Paul,__ Alfred de Musset.

Bodenstedt, Fr. v., Der Sänger von Schiras, Hafisische Lieder.

*__Goldbaum, W.,__ Entlegene Kulturen.

*__Reclam, C.,__ Lebensregeln für die gebildeten Stände.

Abteilung IV

*__Woltmann, Alfred,__ Aus vier Jahrhunderten niederländisch-deutscher Kunstgeschichte.

*__Dingelstedt, Franz,__ Litterarisches Bilderbuch.

*__Strodtmann, Ad.,__ Lessing. Ein Lebensbild.

Lazarus, M., Ideale Fragen.

*__Lenz, Oscar,__ Skizzen aus Westafrika.

*__Vogel, H. W.,__ Lichtbilder nach der Natur.

Büchner, Ludwig, Liebesleben in der Tierwelt.

Abteilung V

Hanslick, Eduard, Musikalische Stationen. (Der „Modernen Oper" II. Teil.)

Cassel, Paulus, Vom Nil zum Ganges. Wanderungen in die orientalische Welt.

*__Werner, Reinhold,__ Erinnerungen und Bilder aus dem Seeleben.

*__Lauser, W.,__ Von der Maladetta bis Malaga. Zeit- und Sittenbilder aus Spanien.

Abteilung VI

*__Lorm, Hieronymus,__ Der Abend zu Hause.

*__Schmidt, Max,__ Der Leonhardsritt. Lebensbilder aus dem bayerischen Hochlande.

*__Genée, Rudolf,__ Lehr- und Wanderjahre des deutschen Schauspiels.

*__Kreyßig, Friedrich,__ Litterarische Studien und Charakteristiken.

Abteilung VII

*__Weber, M. M., Freiherr von,__ Vom rollenden Flügelrade.

*__Ompteda, Ludwig, Freiherr von,__ Aus England. Skizzen und Bilder.

__Hopfen, Hans,__ Lyrische Gedichte und Novellen in Versen.

*__Das moderne Ungarn.__ Herausgegeben von Ambros Negményi.

Abteilung VIII

__Ehrlich, H.,__ Lebenskunst und Kunstleben.

__Hanslick, Eduard,__ Aus dem Opernleben der Gegenwart. (Der „Modernen Oper" III. Teil.)

*__Reuleaux, F.,__ Quer durch Indien. Mit 20 Original-Holzschnitten.

__Klein, Hermann J.,__ Astronomische Abende. Geschichte und Resultate der Himmels-Erforschung.

Abteilung IX

__Brahm, Otto,__ Heinrich von Kleist. (Preisgekröntes Werk.)

__Egelhaaf, G.,__ Deutsche Geschichte im Zeitalter der Reformation. (Preisgekröntes Werk.)

__Jastrow, J.,__ Geschichte des deutschen Einheitstraumes und seiner Erfüllung. (Preisgekröntes Werk.)

*__Gottschall, Rud. v.,__ Litterarische Totenklänge u. Lebensfragen.

Abteilung X

*__Preyer, W.,__ Aus Natur- und Menschenleben.

*__Jähns, Max,__ Heeresverfassungen und Völkerleben. Eine Umschau.

*__Lotheißen, Ferdinand,__ Margarethe von Navarra.

__Hanslick, Eduard,__ Concerte, Componisten u. Virtuosen.

Abteilung XI

*__Gneist, Rudolf v.,__ Das englische Parlament in tausendjährigen Wandlungen vom 9. bis zum Ende des 19. Jahrhunderts.

__Güßfeldt, Paul,__ In den Hochalpen. Erlebnisse a. d. Jahren 1859 bis 1885.

*__Meyer, M. Wilhelm,__ Kosmische Weltansichten. Astronomische Beobachtungen und Ideen aus neuester Zeit.

*__Brugsch, H.,__ Im Lande der Sonne. Wanderungen in Persien.

Abteilung XII

*Meyer, Jürgen Bona, Probleme der Lebensweisheit. Betrachtungen.
*Herrmann, Emanuel, Cultur und Natur. Studien im Gebiete der Wirtschaft.
Büchner, Ludwig, Thatsachen und Theorien a. d. naturwissenschaftl. Leben der Gegenwart.
Hanslick, Eduard, Musikalisches Skizzenbuch. (Der „Modernen Oper" IV. Teil.)

Abteilung XIII

Gefficken, F. H., Politische Federzeichnungen.
Lesseps, Ferdinand von, Erinnerungen.
Meyer, M. Wilh., Die Entstehung der Erde und des Irdischen.
*Bodenstedt, Friedrich v., Erinnerungen aus meinem Leben. I. Bd.

Abteilung XIV

*Falke, Jacob von, Aus dem weiten Reiche der Kunst.
*Herrmann, Emanuel, Sein und Werden in Raum und Zeit.
*Henne am Rhyn, O., Kulturgeschichtliche Skizzen.
*Preyer, W., Biologische Zeitfragen.

Abteilung XV

Hanslick, Ed., Musikalisches und Litterarisches. (Der „Modernen Oper" V. Teil.)
*Bodenstedt, Fr. v., Erinnerungen aus meinem Leben. II. Band.
*Hellwald, Fr. v., Die Welt der Slawen.
*Spielhagen, Fr., Aus meiner Studienmappe.

Abteilung XVI

*Büchner, Ludwig, Das goldene Zeitalter.
*Brugsch, H., Steininschrift und Bibelwort.
*Meyer, M. Wilh., Mußestunden eines Naturfreundes.
*Sterne, Carus, Natur und Kunst.

Abteilung XVII

Hanslick, Ed., Aus dem Tagebuche eines Musikers. (Der „Modernen Oper" VI. Teil.)
*Henne am Rhyn, O., Die Frau in der Kulturgeschichte.
*Gottschall, Rud. v., Studien zur neuen deutschen Litteratur.
*Falke, Jacob v., Geschichte des Geschmacks.

Abteilung XVIII

*Werner, Reinhold, Auf fernen Meeren und Daheim.
*Ullrich, Titus, Reisestudien.
*Jähns, Max, Über Krieg, Frieden und Kultur.
*Diercks, G., Kulturbilder aus den Vereinigten Staaten.

Abteilung XIX

Ehlers, Otto E., An indischen Fürstenhöfen. I. Band.
Ehlers, Otto E., An indischen Fürstenhöfen. II. Band.
***Brugsch, H.,** Mein Leben und mein Wandern.
Ehlers, Otto E., Im Sattel durch Indo-China. I. Band.

Abteilung XX

Hanslick, Ed., Aus meinem Leben. I. Band.
Ehlers, Otto E., Im Sattel durch Indo-China. II. Band.
Hanslick, Ed., Aus meinem Leben. II. Band.
***Fitzner, Rud.,** Die Regentschaft Tunis.

Abteilung XXI

***Falke, Jakob von,** Aus alter und neuer Zeit.
***Frenzel, Karl,** Rokoko, Büsten und Bilder.
***Ehrlich, H.,** Modernes Musikleben.
***Wegener, Georg,** Herbsttage in Andalusien.

Abteilung XXII

Hanslick, Ed., Fünf Jahre Musik. (Der „Modernen Oper" VII. Tl.)
***Dove, Karl,** Südwest-Afrika.
***Herrmann, E.,** Das Geheimnis der Macht.
Ehlers, Otto E., Im Osten Asiens.

Abteilung XXIII

***Wegener, Georg,** Zum ewigen Eise.
***Werner, R.,** Salzwasser. Erzählungen aus dem Seeleben.
***Hirschfeld, G.,** Aus dem Orient.
Haacke, W., Aus der Schöpfungswerkstatt.

Abteilung XXIV

***Karpeles, Gustav,** Literarisches Wanderbuch.
***Dove, Karl,** Vom Kap zum Nil.
***Seidel, A.,** Transvaal, die Südafrikanische Republik.
***Canera, Carl,** Aus drei Weltteilen.

Abteilung XXV

Hanslick, Ed., Am Ende des Jahrhunderts. (Der „Modernen Oper" VIII. Teil.)
***Zabel, Eugen,** Russische Literaturbilder.
***Below, Ernst,** Mexiko. Skizzen und Typen aus dem Italien der neuen Welt.
***Lindau, Paul,** An der Westküste Kleinasiens.

Abteilung XXVI

***Gottschall, Rud. von,** Zur Kritik des modernen Dramas.
Koenigsmarck, Graf Hans von, Japan und die Japaner.
***Münz, Sigmund,** Römische Reminiscenzen.
Hanslick, Ed., Aus neuer und neuester Zeit. (Der „Modernen Oper" IX. Teil.)

Abteilung XXVII

***Münz,** Moderne Staatsmänner. Biographieen und Begegnungen.
***Reuleaux, F.,** Aus Kunst und Welt. Vermischte kleinere Schriften.
***Zimmermann, A.,** Weltpolitisches. Beiträge und Studien zur modernen Kolonialbewegung.
Wegener, Georg, Zur Kriegszeit durch China 1900/1901.

Abteilung XXVIII

Meyer, M. Wilh., Der Untergang der Erde.

Rumpelt, A., Sizilien und die Sizilianer.

Meyer, Chr., Kulturgeschichtliche Studien.

Canera, C., Eine Weltreise.

Abteilung XXIX

Grothe, H., Auf türkischer Erde, Reisebilder und Studien.

Wilda, J., Reise auf S. M. S. „Möwe."

Pietsch, L., Aus der Heimat und der Fremde.

Meyer, M. Wilh., Von St. Pierre bis Karlsbad.

Abteilung XXX

Isabel, Eugen, Auf der sibirischen Bahn nach China.

Bezugs-Erleichterung.

Damit die verehrlichen Mitglieder, welche dem Verein neu beitreten, Gelegenheit haben, sich aus den früher erschienenen Abteilungen die ihnen zusagenden Werke **billiger als zum Ladenpreise von 6—9 Mark** für den Band beschaffen zu können, haben wir bei einer **Auswahl** aus den mit einem * bezeichneten Bänden zur Erleichterung des Bezuges eine bedeutende Preisermäßigung eintreten lassen, und zwar in der Weise, daß nach freier Wahl

5	Bände	anstatt	30 — 40	ℳ	jetzt	20	ℳ	kosten.
10	„	„	60— 80	„	„	35	„	„
15	„	„	90—120	„	„	50	„	„
20	„	„	120—160	„	„	65	„	„
25	„	„	150—200	„	„	80	„	„
30	„	„	180—240	„	„	95	„	„
35	„	„	210—280	„	„	110	„	„
40	„	„	240—320	„	„	125	„	„
50	„	„	300—400	„	„	155	„	„
60	„	„	360—480	„	„	183	„	„
70	„	„	420—560	„	„	210	„	„

3729120

MAR 20 1973 H

CANCELLED

39 68 73

JUN 22 73 H